LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMTS — 15 fr.
ETPANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

11 Avril 1903. — N° 239.
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

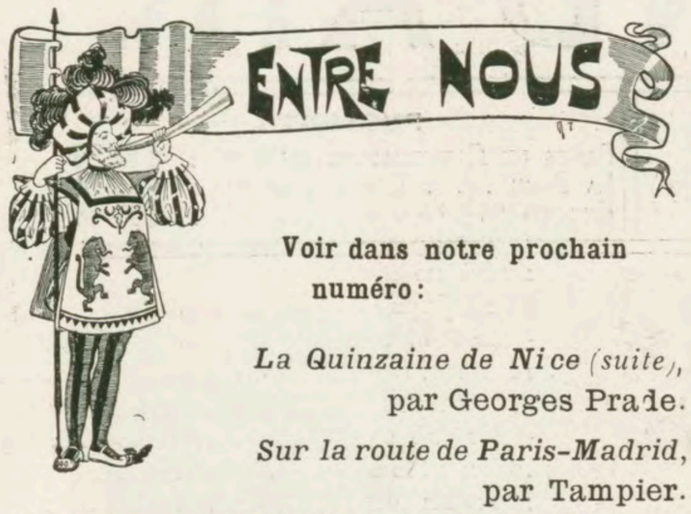
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché Branger-Doyé).

LE CHIEN CHAUFFEUR AU CORSO FLEURI DE NICE.

Les échos des quotidiens nous ont appris que quelques chauffeurs, désireux d'emmener avec eux, sur leurs voitures rapides, leurs fidèles toutous, n'avaient rien trouvé de mieux que de mettre des lunettes à ces derniers, pour leur éviter l'introduction dans les yeux de poussières dangereuses. Mais c'est la première fois qu'ils nous est donné de photographier un chien à lunettes. La Société Protectrice des Animaux, qui créa le chapeau de paille pour chevaux, ne peut manquer d'accorder une médaille à M. Warden, le milliardaire américain, propriétaire du chien chauffeur.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



Voir dans notre prochain numéro :

La Quinzaine de Nice (suite), par Georges Prade.

Sur la route de Paris-Madrid, par Tampier.

La Réouverture du Parc des Princes,
Paris-Roubaix,
etc., etc.

✤

Notre dernier numéro, contenant l'annonce et le règlement de nos

Quatre Grands Concours

dotés de

20.000 francs de Prix

a obtenu un succès sans précédent. Les **cent mille exemplaires** *que nous avions fait tirer en prévision d'une vente extraordinaire ont été rapidement enlevés, et il est à présumer que, dans quelques jours, ce*

NUMÉRO EXCEPTIONNEL

sera introuvable.

Nous ne saurions trop conseiller à ceux qui ne l'ont pas acheté de le réclamer en toute hâte, s'ils veulent être sûrs de le trouver.

Nous devons faire remarquer que, pour prendre part à nos quatre grands concours, qui, nous le répétons, sont

à la portée de tous

il est nécessaire d'avoir la suite des douze numéros à partir du 4 avril, de façon à pouvoir joindre aux **quatre** *réponses les* **douze** *bons sans lesquels il n'en serait tenu aucun compte.*

On trouvera plus loin, à nouveau, le règlement de nos **quatre grands Concours**, *ainsi que les conditions à remplir pour prendre part au*

Concours d'Honneur

donnant à tous ceux qui y participeront

1 chance sur 100

de gagner

Une Voiture Automobile

de 6.000 francs.

Nous nous tenons à la disposition de nos abonnés et lecteurs pour leur donner tous les renseignements complémentaires sur ces concours.

Rappelons, encore une fois, qu'ils sont ouverts à tous,

abonnés ou lecteurs,

et qu'ils sont

A LA PORTÉE DE TOUS

Le présent numéro contient en supplément

Une grande planche hors texte (30 × 50) en quatre couleurs.

LA VACHE CURIEUSE

reproduction d'une amusante estampe automobile de L. Lucien FAURE, un véritable tableau à faire encadrer.

La réclamer aux marchands de journaux, avec le numéro de ce jour, qui ne doit être vendu avec la prime que

30 Centimes.

LES ÉDITEURS.

(Cliché Branger-Doyé.)

Le concours de grand tourisme.

Les voitures des concurrents sur la place Saint-Martin-de-Vésubie, pendant le déjeuner.

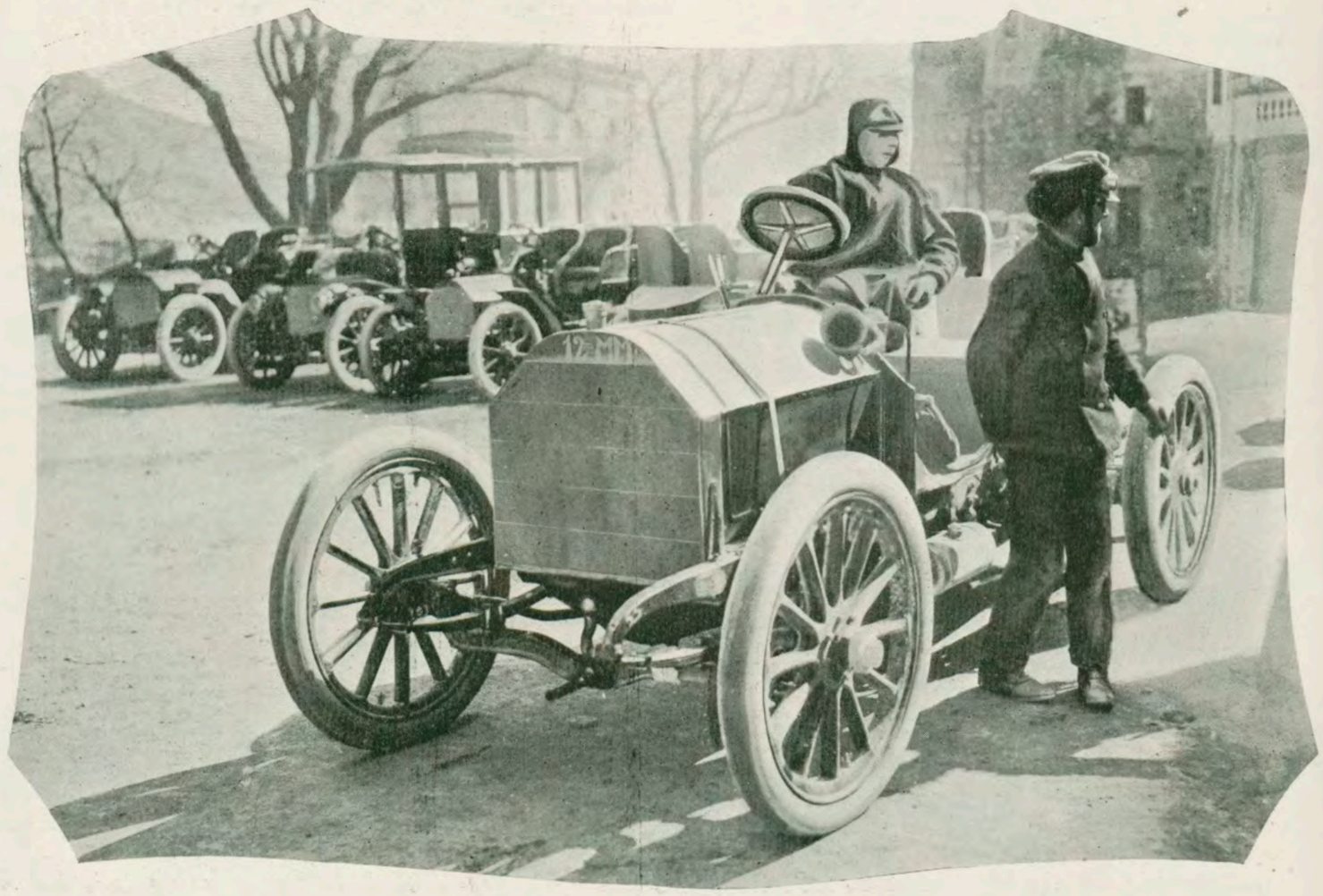
La Catastrophe de Nice

Nos lecteurs savent déjà qu'ils ne doivent pas s'attendre à trouver à cette place le compte rendu que nous leur avions promis, du Meeting Automobile de Nice.

Au lieu du défilé des voitures couvertes des fleurs les plus brillantes et les plus rares, au lieu de la joie exhubérante des victoires, nous ne pouvons leur présenter que des images de deuil. La terrible catastrophe qui a soudain interrompu la quinzaine de Nice, qui s'annonçait triomphante, a laissé dans l'âme de tous un trop troublant retentissement pour que nous cherchions à renouveler, par de trop lugubres tableaux, des émotions si récentes. Aussi avons nous, de parti pris, laissé de côté, parmi les nombreux envois qui nous sont parvenus, aussi bien de nos envoyés spéciaux et de nos correspondants que de tous les amateurs photographes, collaborateurs inconnus souvent et souvent aussi les plus dévoués et les plus habiles de notre œuvre de vulgarisation sportive, tous ceux qui étaient capables de rappeler d'une façon trop pénible les souvenirs du terrible événement.

Tout en donnant une juste satisfaction à la curiosité légitime de nos lecteurs, nous n'avons pas voulu chercher dans l'horreur d'un macabre réalisme, une malsaine et trop facile publicité.

Ceci dit, qu'il nous soit permis d'offrir un mérité et tardif hommage à la mémoire du courageux



(Cliché Branger-Doyé.)

Hyéronimus, recordman de la Turbie.

Trois concurrents seulement étaient partis quand survint le terrible accident du comte Zborowsky : Werner, Degrais et Hyéronimus. C'est ce dernier qui fit le meilleur temps, 14 m. 26 s., ce qui représente une vitesse moyenne de 70 kil. à l'heure. Il enlève donc le record à Gabriel par 1 m. 20 s. et il est probable qu'il le gardera longtemps.

(Cl. Barca.) **Le comte Zborowsky au départ de Paris-Vienne, dans la côte de Champigny.**
(Nuit du 24 au 25 juin 1902.)

sportsman mort au champ d'honneur. Son nom vient s'ajouter à ceux de Severo, de Bradsky, de Morin, sur le martyrologe déjà long, hélas! des victimes de l'idée sportive. Mais, pas plus que celle de ceux dont nous venons de citer les noms n'a retardé l'essor de la locomotion aérienne, sa mort ne saurait arrêter un instant la marche en avant de la cause automobile. Elle est la déplorable conséquence de la pénible mais inexorable loi qui veut que toute étape du progrès se marque par une victime. Jetons à celle-ci un regard d'adieu et de regret, et continuons notre œuvre.

En avant!

⊕ ⊕ ◔

L'année automobile s'annonçait bien. Comme prélude à la grande pièce que doit être Paris-Madrid, nous avions un certain nombre de levers de rideaux, dont la semaine de Nice formait le plus intéressant et le plus varié. Sans compter l'attrait spécial qu'auront toujours le ciel bleu, les rives ensoleillées de la Méditerranée et les routes fleuries de la Riviera pour les Parisiens endeuillés par l'hiver et rendus neurasthéniques par l'humide et gris climat séquanien, le classicisme de cette semaine niçoise en fait un régal sportif pour les plus blasés.

Quoique, cette année encore, toute épreuve de vitesse de longue distance eût dû être supprimée du programme, celui-ci restait encore assez chargé et assez varié pour intéresser tout le monde. La caravane Paris-Nice avait bien dû être abandonnée, personne ne se souciant de quitter Paris en voiture sous les averses ou par 15° de froid, celle des Poids lourds n'avait eu qu'un succès douteux et s'était transformée en épreuve du Poids lourd, puisqu'un seul véhicule, un omnibus, était arrivé à destination, mais tout cela n'était que des hors-d'œuvre.

Les épreuves actives commençaient, en réalité, avec le concours de Tourisme que l'Automobile-Club de Nice, avec un esprit d'initiative auquel on ne saurait trop rendre hommage, avait organisé pour remplacer la course de vitesse interdite.

La plupart du temps, les touristes jouent, dans les grandes épreuves, un rôle sacrifié. Ils sont les utilités de la pièce, un peu comme les amateurs dans les programmes des vélodromes. Personne ne fait attention à eux, l'intérêt se porte vers les ténors de la vitesse qui gagnent Vienne en moins de 20 heures, et personne ne pense à ceux qui y sont allés en huit jours, effectuant des performances vraiment dignes d'intérêt et à une allure souvent pas à dédaigner.

Le comte Zborowsky.
D'après le tableau d'Umbricht qui a figuré à la dernière exposition de l'Automobile-Club de France.

Le Comte Zborowsky, arrivant à Vienne premier des grosses voitures en 16 h. 10 m. 55 s.

Il y avait deux concours de tourisme : l'un, dit *de grand tourisme*, comprenant deux journées de marche de 250 à 300 kilomètres chacune, avec retour à Nice chaque jour; l'autre, dite *de petit tourisme*, rayonnant autour de Nice avec 130 kilomètres le premier jour et 200 le second.

Mais qu'on n'aille pas croire qu'il s'agissait d'épreuves d'enfant. Il faut connaître les routes montagneuses des environs de Nice pour se rendre compte qu'il ne fallait pas perdre son temps; les routes, en effet, qu'elles aillent vers Menton par les lacets du col de Sospel, qu'elles traversent le col de Braus, ou qu'elles mènent de Grasse à Draguignan, sont terriblement dures, pittoresques aussi, car les Alpes-Maritimes constituent pour le touriste la plus belle collection de paysages qu'il lui soit donné de voir. La descente à flanc de montagne du col de Duranus, le long du précipice où, quatre cents mètres plus bas, gronde la Vésubie, est un spectacle inoubliable, avec ses virages effrayants et la note historique et amère du Saut des Français, d'où, pendant les guerres de la Révolution, 150 Français furent précipités du haut d'un roc dans le gouffre.

Puis, c'est Saint-Martin-de-Vésubie, le coquet village auquel les montagnes neigeuses font comme une ceinture blanche, tout pavoisé d'écriteaux, fleuri d'arcs de triomphe en l'honneur des touristes, où, pendant que les concurrents prenaient un repos bien gagné, les voitures se reposaient sur la grand'place, tout ombragée de platanes.

Et le lendemain, c'était la longue et dure randonnée dans l'Esterel, par Grasse, Seranon, Draguignan, avec le retour par Le Luc, Cogolin, Fréjus et la longue montée vers l'auberge des Adrets, à défaut de la Nouvelle Corniche de M. Ballif qu'on inaugurera que demain à Cannes, Antibes et cette route délicieuse le long de la mer bleue.

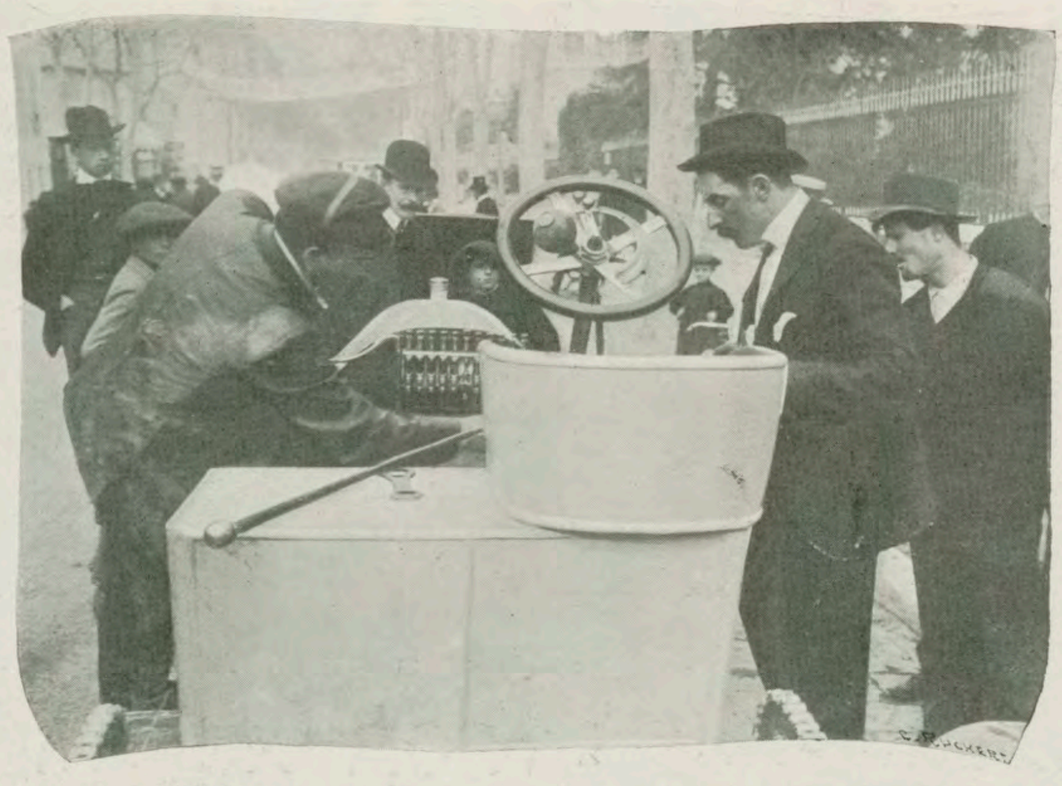
Peu de concours de tourisme ont eu une valeur plus sérieuse et ont été un testimonial de plus haute portée pratique. Les voitures qui ont été classées à la suite de ces deux dures journées sont non seulement des véhicules de tourismes réguliers et sûrs, mais encore souples, maniables, pourvus de bons freins et menés par de bons conducteurs. On a fait, sur ces chemins accidentés, du quarante à l'heure. J'en connais qui n'étaient pas très tranquilles. Entre temps, se passait le Corso fleuri, car, sans corso et sans fleurs, il n'y a pas de bonne fête sur la Riviera. Le soleil a bien voulu

paraître, et, si les voitures n'étaient pas aussi nombreuses qu'on aurait pu le désirer, elles étaient, en revanche, merveilleusement décorées.

Au tout premier rang, il faut citer celle de M. Warden, un richissime Américain : une grotte de lilas blanc, de boules de neige, d'anémones et d'œillets, une symphonie en blanc mineur. M. Warden avait équipé son chien en chauffeur, avec la classique lunette : on peut le voir sur la première page de notre numéro.

Citons encore la voiture de la baronne de Zuylen, violette et blanche, abritée sous un immense parasol ; M. Johnson, dirigeable en violettes et roses; le phaéton électrique de M. Richard, recouverts d'œillets rouges et blancs; les voitures de MM. Reif, Blanc, Gay-Soufflot, du prince Lubecki, Baudon, du prince d'Essling, Serge Bolkine, du duc de Rivoli, Blanc, etc.

Fleurs trop tôt cueillies, hélas! Symboles de gaieté et de succès, les fleurs multicolores qui, chaque année, sur les bords de la Méditerranée, scandaient jusque-là les progrès de la locomotion automobile, nous apparaissent maintenant comme des présages de malheur, et pour la cause automobile et pour deux de ses plus dévoués serviteurs ; car l'accident terrible qui causa la mort de Zborowsky et les blessures de M. de Pallange devrait également marquer, non pas précisément un recul, mais un arrêt dans la marche en avant de l'automobile, qui aurait dû, à la suite du meeting de Nice, de par les dépenses d'intelligence et d'argent qu'il avait occasionnées, subir un essor nouveau et briller d'un nouvel éclat.



De Pallange. Comte Zborowsky.

Le comte Zborowsky et M. de Pallange examinant leur voiture pendant les expériences de freinage, la veille de la course.

La dernière photographie du comte Zborowsky.

(Cliché Giletta).

Le départ pour la course à la mort.

Comment faire revivre la joie qui animait tous ceux, participants ou spectateurs, que passionnait l'épreuve de côte. Après les performances de Werner, Degrais, Hiéronymus, qui avaient franchi sans incident, à des vitesses fantastiques, les 15 kil. 500 de la côte de la Turbie; après la performance splendide de Hiéronymus, qui déjà avait battu de 1 m. 20 s. le record de Gabriel (14 m. 26 et 15 m. 46 s.), on espérait, là-haut, à l'arrivée, des temps meilleurs encore, et déjà on présageait, pour cette première des grandes reprises du meeting, un succès de bon augure, lorsque l'accident terrible se produisit. Ceux qui, haletants, enivrés de la vitesse folle avec laquelle les premiers concurrents avaient monté la terrible rampe, attendaient impatiemment le passage du comte Zborowsky aux Quatre-Chemins, furent les premiers étonnés de l'attente vaine; puis ce fut la venue du message de mort, annonçant la triste nouvelle, dont l'horreur répandait, sur Nice tout entière, une tristesse infinie.

Zborowsky était mort ! de Pallange blessé!

Zborowsky! On contait de lui mille traits d'audace, on citait le sang-froid imperturbable avec lequel il maîtrisait et dirigeait la puissance de son terrible engin. Au moment du départ, on avait rappelé toutes ses qualités de sporstman, son endurance, son adresse, son esprit d'à-propos, mais aussi son audace folle, cet amour du danger ou, plutôt, ce besoin de vaincre sans cesse des difficultés, à force d'adresse, qui le poussait à n'accepter comme monture dans les chasses à courre qu'une bête de pur sang, bien que le moindre écart, le moindre mouvement de crainte de la part du cheval pussent le précipiter contre un arbre; on se remémorait cette course folle accomplie jadis outre-Manche par un groupe de jeunes gens qui, par une nuit sans lune, sur une piste inconnue de tous, chevauchèrent parmi les obstacles les plus effrayants des steeple-chases. Zborowsky était en tête, et ce fut ainsi que, pour la première fois, son nom vint aux oreilles du grand public français.

Mais qui le connaissait, qui voyait ce masque paisible et parfois glacial, au teint clair, à la fine moustache, tout empreint de calme flegmatique, celui-là devinait aussitôt la volonté et l'intelligence dissimulées sous ces traits impassibles, mais qui toujours et sourdement guidaient l'apparente folie de quelques actions d'éclat sportives. Et cependant, devait se réaliser la parole de la tireuse de cartes qui avait prédit au vaillant chauffeur, presque à date fixe, la mort violente qui l'attendait ; peut-être aussi portait-il dans sa main le signe terrible auquel s'arrêtent les chiromanciennes en disant mystérieusement: « Danger! » Lorsqu'au moment du départ, Zborowsky, énervé, assoiffé de la victoire de cette épreuve, qu'il sentait, qu'il voulait de toute sa volonté, et que dès longtemps il avait préparée, reçut d'un ami effrayé de son excitation le conseil de ne pas partir, il n'eut comme réponse qu'un sourire et un mot : « Je veux vaincre ou mourir. » Il est des mots historiques créés après coup pour la glorification d'un homme, il en est peu dont l'authenticité aussi réelle devait

Quelques minutes avant la catastrophe.

Après l'accident.

Les agents du service d'ordre s'empressent autour de la victime. A gauche, on aperçoit les traces laissées par les roues de la voiture ; à droite, le long du rocher, les bandages des roues qui ont sauté et l'essence qui coule du réservoir s'épandant vers le ruisseau.

s'empreindre d'un caractère d'aussi douloureuse réalité.

A la longue liste des précurseurs qui sont morts victimes de l'idée nouvelle dont il lui avait plu de se faire l'apôtre désintéressé, le nom de Zborowsky devait s'ajouter; c'est la loi, que la marche du progrès soit ponctuée de cadavres.

Car si, après avoir évoqué la mémoire d'un des plus dévoués propagateurs de la cause automobile, après avoir répandu sur sa tombe le tribut de nos admirations, de nos remerciements et de nos regrets, après avoir salué de douloureuses condoléances l'affliction de celle qui ne craignit pas d'affronter le terrible rôle d'être la collaboratrice d'un pareil homme et d'ajouter, elle aussi, son nom au groupe nombreux des femmes victimes de la science et du progrès, il nous faut nous demander quelle suite ce déplorable accident doit entraîner pour la cause automobile.

Chimérique orgueil! Il en est qui pensent que la mort d'un seul homme doit entraver la marche incessante du progrès et qu'un cadavre tombé sur les premiers rangs empêche l'armée de passer et d'aller, là-bas, accomplir son œuvre et enlever la position. Il n'est pas un pas que la science ait accompli sans un martyr nouveau, et ceux-là semblent ignorer l'histoire qui veulent que la fin d'un seul individu entraîne la déroute de toute une société. Et pour nous élever moins haut et prendre des exemples plus frappants; est-il un seul des sports qui nous passionnent chaque jour qui n'ait, lui aussi, ses victimes? le cyclisme, l'hippisme ne laissent pas passer de jour sans causer un accident nouveau; sur nos vélodromes, les coureurs jouent maintenant un jeu terrible mais nécessaire; sur nos pistes de steeple-chases, les petits jockeys risquent à chaque nouvel obstacle de se voir désarçonnés et de tomber d'une chute effrayante. Qu'importe tout cela! il faut le dire franchement, le regret d'un accident nouveau ne pèse pas dans la balance dont l'autre plateau contient notre besoin de marcher en avant.

Et puis, et c'est là l'important, que sont-ils ceux qui se tuent, sinon ceux qui savent le mieux les dangers de toute nature auxquels ils s'exposent, ceux qui connaissent le mieux et les bicyclettes, et les chevaux, et l'automobile? mais, en vérité, le symbolisme des mots *cracks*, *comingman*, *ténor*, etc., est double, car il signifie aussi une part de danger.

Faut-il rappeler ici les paroles du poète : « Nul n'est jamais grand s'il n'a jamais souffert ». A ceux qui veulent arriver, de multiples souffrances sont à traverser, souffrances physiques, morales, intellectuelles. Dans cette lutte, il en est qui sont brisés; nous devons les saluer comme des martyrs lorsqu'ils ont combattu, comme Zborowsky, pour des idées qui nous devaient procurer plus de commodité ou de plaisir, mais au-dessus de nous, malgré nous, quelque chose nous force à marcher quand même en avant. C'est une loi sévère,

Vieille comme le monde et la fatalité.

GEORGES PRADE.

(Cliché Giletta.)

La voiture après l'accident.

Un terrible précédent.

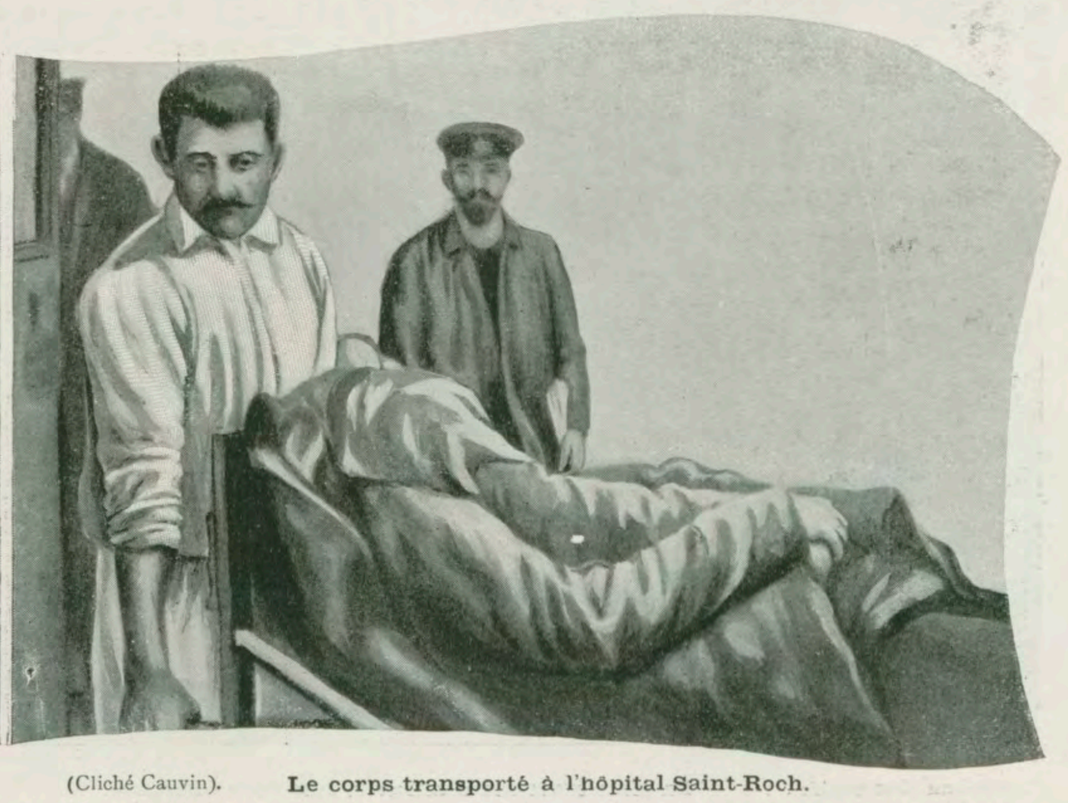
La voiture de Bauer après la chute où il trouva la mort en 1900, au même tournant, + l'endroit où le comte Zborowsky est venu se briser contre le rocher.

(Cliché Giletta.)

Les douaniers gardant le corps.

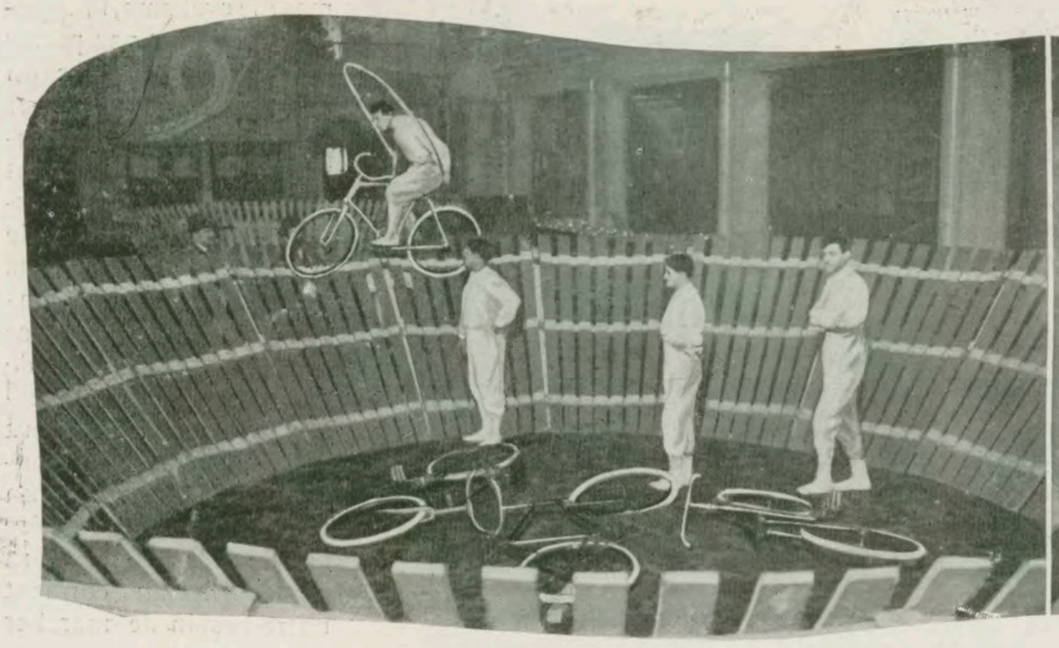
Le cadavre qui avait été projeté sur la chaussée, fut reporté sur le trottoir en attendant les autorités.

La victime après la terrible catastrophe.

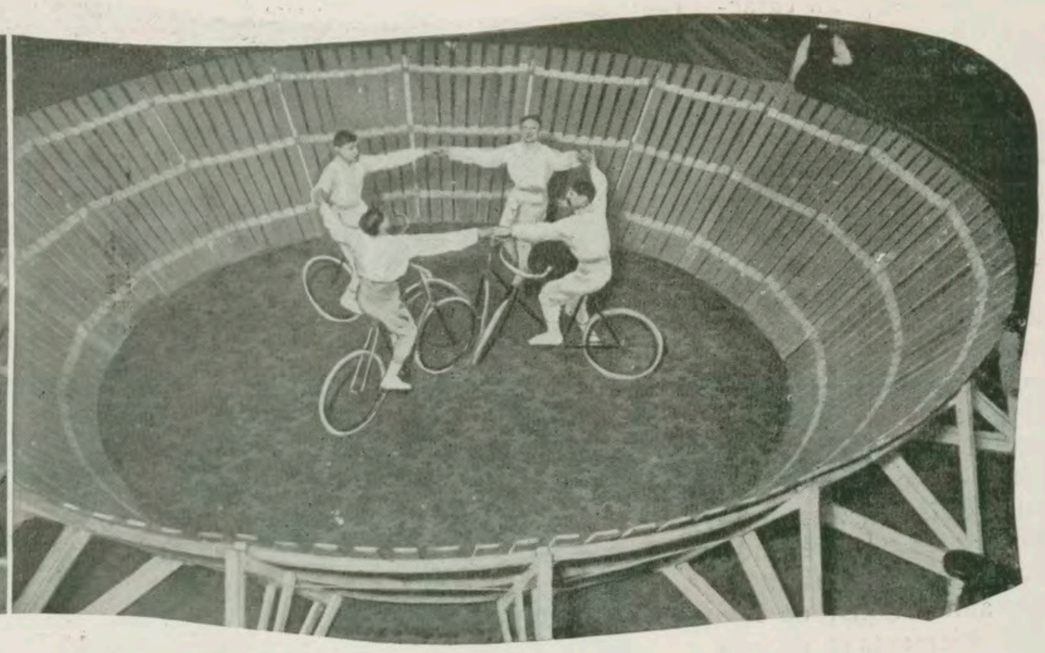


(Cliché Cauvin). **Le corps transporté à l'hôpital Saint-Roch.**

Nous avons reçu de nombreuses photographies représentant le cadavre du comte Zborowsky. Nous les avons volontairement laissées de côté, ne voulant pas chercher dans l'exhibition de sinistres spectacles une malsaine et trop facile publicité.



Le Saut à la corde, par Steckel.

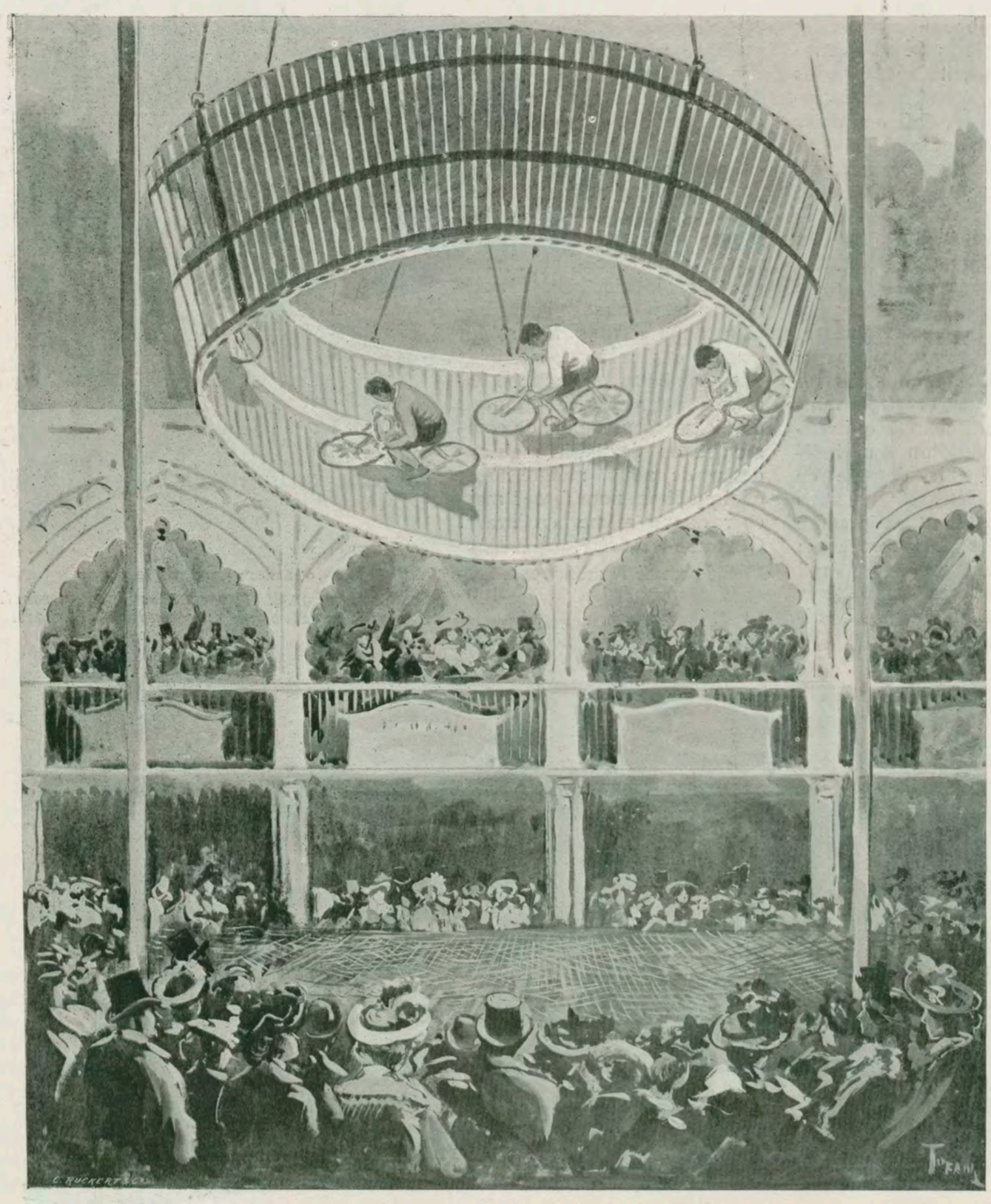


L'entraînement aux Folies-Bergère.

Le Carrousel.

LE CERCLE DE LA MORT

Après le « looping the loop », le « todesring » a fait son apparition à Paris. Cette fin de saison est décidément très américaine dans les music-halls parisiens, car le « loop » et le « cercle de la mort » sont des acrobaties cyclistes qui nous arrivent de l'autre côté de l'eau, où, pendant deux ans, elles ont fait fureur. On sait quel gros mouvement de curiosité ont suscité les deux « loops »; les pistes aériennes installées au Moulin-Rouge et aux Folies-Bergère n'ont pas remporté moins de succès. Le « todesring » est ce qu'on appelle un « numéro » à sensation.



(D'après une photographie). **La piste aérienne des Davis, aux Folies-Bergère.**

Les coureurs commencent à tourner sur la piste placée sur le parquet, puis celle-ci est peu à peu élevée jusqu'à six mètres au-dessus de la tête des spectateurs.

Qu'est-ce que le « todesring » ou « cercle de la mort » ?

C'est une piste à virage continu, incliné de 45 à 50 p. 100, et de 25 à 27 mètres de tour. Celle du Moulin-Rouge, qu'on peut considérer comme le modèle du genre, a 27 mètres à la corde.

Le « cercle de la mort » est à claire-voies, les lamelles étant aussi espacées les unes des autres que possible.

C'est, en somme, un immense abat-jour renversé, une collerette de petit four, sans fond ; c'est la piste semblable à celle sur laquelle Lesna et Garin évoluaient à l'Olympia, en 1901, mais plus relevée et plus ajourée. Seulement, au lieu de rester fixe à terre, la piste est élevée à 7 ou 8 mètres de hauteur, et c'est dans cette corbeille sans fond que les spécialistes de ce genre d'exercices se livrent à des courtes poursuites échevelées, à des fantastiques acrobaties qui vous font passer un frisson dans le dos. On s'attend toujours à les voir tomber dans ce trou béant qui s'ouvre au-dessous d'eux. Ils sont à la merci d'un dérapage, d'un éclatement de pneu ; le moindre étourdissement leur est fatal, un rien peut causer leur perte.

On conçoit facilement qu'un tel spectacle soit bien fait pour satisfaire les gens dont le système nerveux se complait aux émotions violentes.

Le « passage de la boucle ». qui vient de faire courir tout Paris, a préparé les amateurs d'exercices périlleux au spectacle des cyclistes roulant dans le « Cercle de la mort ».

Chose assez curieuse, dans une ville comme Paris, où les acrobates de toute nature tiennent avant tout à se produire, le « Loop » et le « Cercle de la Mort » ont singulièrement tardé à faire leur apparition. Les grandes capitales de l'Europe ont vu Diavolo avant nous ; bien mieux, il fonctionnait tous les soirs à Lyon, au cirque Rancy, sans que jamais le public se fût occupé de lui. Il n'a commencé à faire couler beaucoup d'encre qu'à dater du jour où ses affiches ont couvert les murs de Paris.

Jusque-là, jamais sa présence en France n'avait même pas été signalée.

Il en est de même pour le « Cercle de la Mort », qui fut monté à Bruxelles, à Berlin, à Buda-Pesth avant de venir en France.

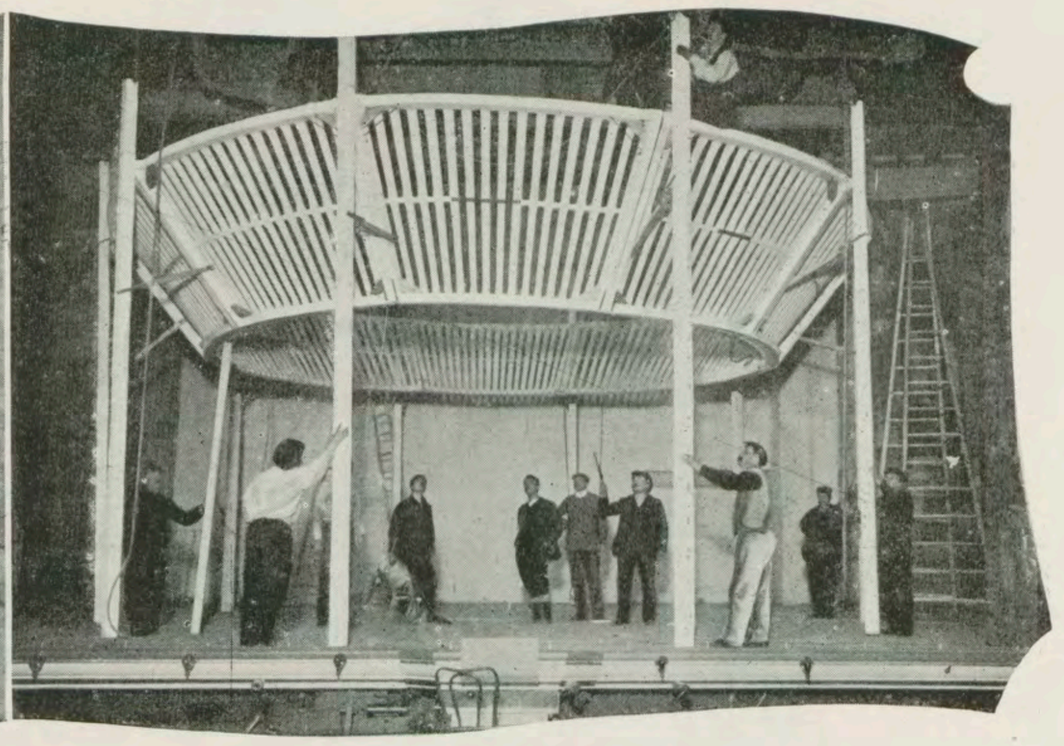
Il existe trois façons d'entrer dans le « todesring » : 1° quand il est à terre ; on l'enlève alors progressivement pendant que les coureurs sont en piste ; 2° par une piste en spirale qui va du sol au cercle fixe (la sortie se fait par un plan incliné) ; 3° entrer dans une piste fixée en l'air par un plan incliné qui s'incurve et épouse le cintrage de la piste (on en sort par un second plan incliné dont l'incurvation au contact de la piste est contraire à celle du plan d'entrée).

La seconde manière de faire est celle d'un homme qui fit fureur en Amérique, Canary.

L'acrobatie de Canary est incontestablement des plus sensationnelles. Son « numéro » est admirablement compris pour faire passer le spectateur par trois périodes d'émotions toutes plus violentes les unes que les autres.

Les Noisett's avant leur entrée en scène.

Au Moulin Rouge.



Le montage de la piste

La montée en spirale jusqu'à une hauteur de 15 mètres constitue un spectacle d'autant plus angoissant que l'homme qui l'accomplit atteint à des hauteurs qui rendraient sa chute plus terrible si elle se produisait.

Pins, c'est sa vitesse, subitement accélérée dès qu'il entre dans le Cercle, ce tournoiement ininterrompu de quelques instants jusqu'au moment où, s'échappant de la cuvette, il dévale par un escalier pour regagner le sol.

On conçoit le sang-froid, la décision, la précision que doit déployer Canary pour exécuter un exercice aussi difficultueux et aussi dangereux.

Les Américains sont très friands de ce genre de spectacle. L'accueil fait aux « loopers » et aux « todesrings » nous montrent que nous n'avons rien à leur envier de ce côté,

Paris possède donc à l'heure actuelle deux pistes aériennes.

Au Moulin-Rouge, ce sont les Noiset (frères et sœur du looper Mephisto) qui opèrent. Leur travail est étourdissant d'audace. Il est merveilleusement bien réglé et accompli avec une précision remarquable.

Le « cercle de la mort » du Moulin-Rouge quitte le sol pendant que les cyclistes accomplissent leurs exercices. Il est élevé par des câbles qui le prennent à la couronne extérieure, glissent sur des poulies fixées au cintre du théâtre, sont réunis à un câble unique qui s'enroule autour d'un treuil. Il glisse entre huit montants qui assurent sa montée verticale.

Les Noiset y évoluent à quatre, trois hommes et une femme, et ce n'est pas un spectacle banal que de les voir se livrer à une course folle, s'habiller, se déshabiller, enlever leur guidon, se passer en vitesse à la corde, tandis que, sous l'action de cette poursuite effrénée, la piste trépide, balance de droite à gauche sous la poussée de ce tourbillon humain, fait un vacarme étourdissant, à croire que tout va se briser et que les cyclistes vont venir s'abîmer sur le sol, par la large excavation qui s'ouvre sous eux et a l'air de les aspirer.

C'est certes là un spectacle saisissant, émotionnant. Elle ne procure pas une émotion rapide et vite dissipée, comme le « loop », mais une émotion prolongée qui, chez le spectateur, va sans cesse grandissante, au fur et à mesure que s'élève la piste. La piste redescendue à terre, les quatre Noiset finissent par quelques tours à une allure insensée. Aux Folies-Bergère, où le principe d'élévation du cercle est le même, le « todesring », plus petit, ne comporte que deux hommes en piste, qui se livrent à des courses poursuites.

Le cercle est d'ailleurs un peu plus relevé.

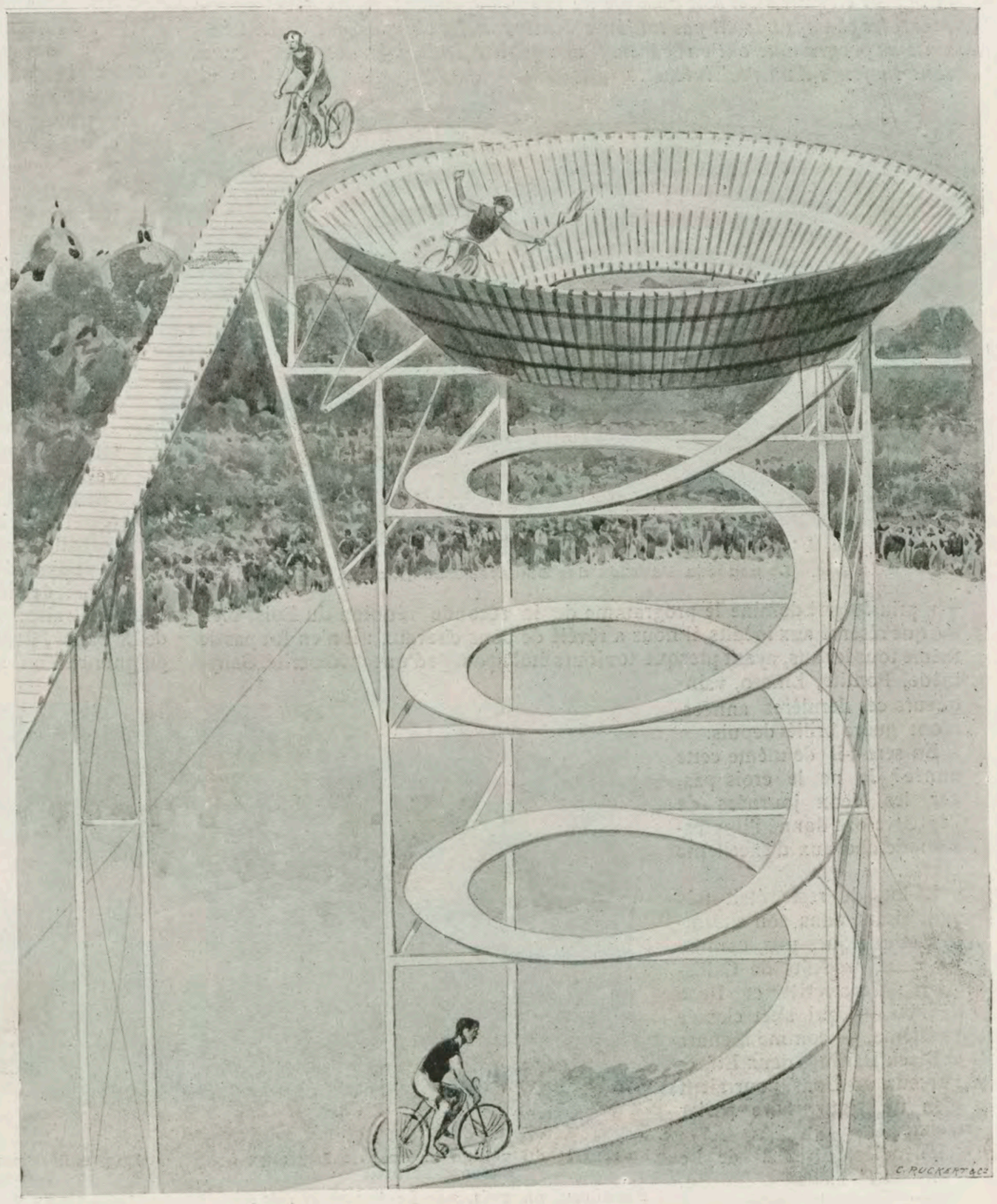
Les « Davis », qui y travaillent, sont étourdissants d'adresse et d'audace. Là encore, c'est un spectacle terrifiant, et les Davis, virtuoses de la pédale, le font précéder d'un carrousel à terre qui n'est pas une des moindres attractions du splendide music-hall de la rue Richer.

Sait-on maintenant ce qu'il en coûte de sacrifices, de démarches, de surabondance d'explications à un directeur pour monter à Paris le « Cercle de la mort ».

Ce serait une erreur de croire qu'il lui suffit de faire venir à coups de billets de banque le matériel et de l'installer pour que les spécialistes du genre y opèrent, Loin de là. A l'étranger, les choses se passent ainsi. mais, à Paris, c'est tout différent.

Il faut compter avec un quatuor ou une quintette — ils sont 4 ou 5. dit la commission des théâtres qui a pour but de n'autoriser l'exécution d'un numéro qu'après qu'ont été prises toutes les mesures de nature à assurer la sécurité du public et qui n'y connaît pas grand'chose. Quand la Préfecture de Police fera-t-elle, enfin, appel à des gens compétents, susceptibles de prendre des décisions réellement intéressantes ? Au lieu de cela, que de palabres inutiles ! que de discussions en pure perte !

FIORAVANTI.



(D'après une photographie.)

La piste aérienne de Canary.

La piste est située à 15 mètres de hauteur, le célèbre acrobate y arrive par une spirale, et, après avoir fait plusieurs tours, un drapeau dans chaque main, il rejoint le sol par un escalier de 300 marches.

Théoclès, par Le Pompon et Tabor ; éleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc ; entraîneur, R. Denman ; jockey, Nash Turner.

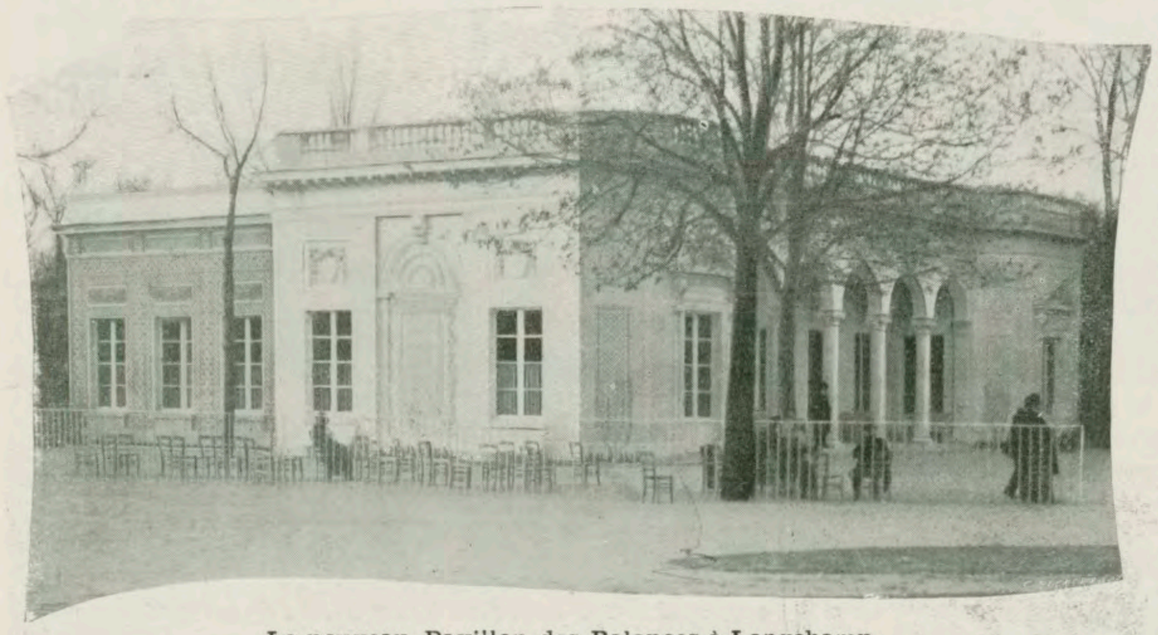
Jane Grey, par Le Sancy et Graceful Girl ; éleveur et propriétaire, MM. de Schickler et de Pourtalès ; entraîneur, W. Webb ; jockey, O. Coundt.

L'arrivée du Prix Juigné (20.000 fr., 2.000 mètres).

LES COURSES

Du prix Juigné au prix Hocquart

L'hippodrome de Longchamp, ou, pour lui conserver son titre officiel, du Bois de Boulogne, est bien l'hippodrome de courses plates le plus agréable et le plus élégant qu'il soit possible de rêver. Cependant, si, au point de vue sport, les champs ne sont pas toujours nombreux, les chevaux qui restent inscrits au programme ont en général une qualité indéniable et les épreuves sont toujours d'un réel intérêt.



Le nouveau Pavillon des Balances à Longchamp.

Le prix Juigné domine le programme de la seconde réunion du Bois, bien que réservé aux inédits, il nous a révélé de bons chevaux : il n'en fut pas de même tous les ans, ayant presque toujours été l'apanage d'une médiocrité. Ganymède, Pontife, Linaro, vainqueurs ces dernières années, n'ont guère brillé depuis.

En sera-t-il de même cette année ? Je ne le crois pas, car les deux journées de l'épreuve ont donné l'impression de chevaux d'excellente classe.

Le lot, du reste, était très satisfaisant dans son ensemble, et quelques-uns, comme les deux produits de Callistrate : Carnavalet et Rose de Mai — qui s'est classée troisième, — comme Menuet et Black Darling, deux Elf, et Farceur, un Upas, pourraient bien un jour faire parler d'eux.

Théoclès, un fils de Le Pompon et Tabor, à M. Ed. Blanc, formait avec Jane Grey, une fille de Le Sancy et Graceful Girl un contraste frappant : le premier, grand, fort, vigoureux, même un peu lourd ; la seconde, élégante, fine, légère, rappelant beaucoup sa demi-sœur Semendria.

Les deux bêtes étaient prêtes et réservées toutes deux pour ce prix Juigné, et l'on disait déjà qu'après la course que Théoclès serait le champion de l'écurie Ed. Blanc pour le Jockey-Club, tandis que son compagnon d'écurie Vinicius irait disputer le Derby d'Epsom ; le poulain, du reste, a de grands engagements comme la pouliche. Je n'aurais point parlé du prix de Lutèce si je n'avais eu à signaler des bousculades regrettables dues à certains jockeys un peu jeunes — bousculades qui n'étaient pas intentionnelles, j'en suis persuadé, — mais qui n'en ont pas moins, à mon avis, faussé le résultat. Laisser-Passer à M. Caillault aurait dû finir mieux que troisième, derrière Imperator et Alençon, lequel très habilement monté par Georges Stern est survenu sur la fin pour régler les « bousculés ».

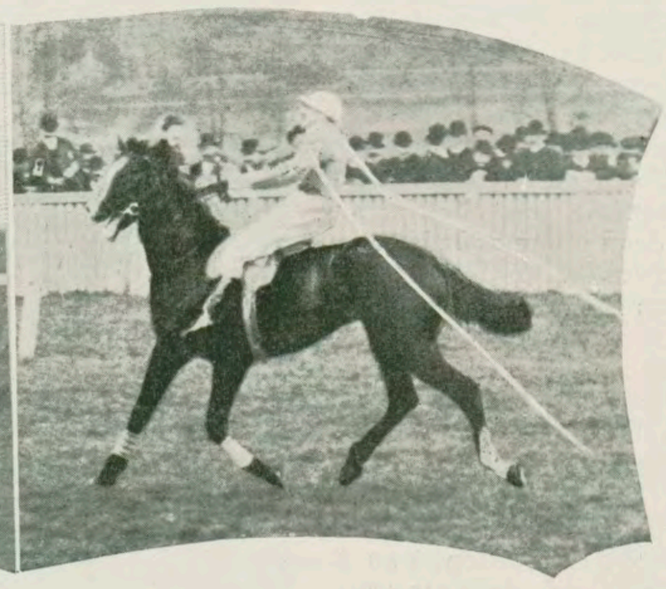
La monte américaine par le jockey Mac Ginn et l'entraîneur Sloan.

Puisque me voici à Laisser-Passer, un mot du Prix Lagrange. Cette épreuve, qui fut si intéressante, est en passe de ne plus avoir qu'un succès d'estime. Un incident regrettable, la fuite sous les rubans du starting-gate de Laisser-Passer et son emballement jusqu'à l'arrivée des 2 000 mètres en ligne droite, a empêché le poulain de M. Caillault de prendre part à l'épreuve. Aussi Flambeau, qui venait de triompher sur cette même piste la semaine précédente, a-t-il eu facilement raison de ses adversaires, Alpha Vertumne, Vieux Paris, etc. Ce fils de Le Sancy, dont la belle préparation fait honneur à l'entraîneur Martin, désenguignonne son sympathique propriétaire M. J. Prat ; et je crois que s'il avait été monté par un autre que par Dixon, qui la laissé flotter pendant 150 mètres, c'est de dix longueurs au lieu de quatre qu'il aurait gagné.

La journée du Prix Hocquart a été la confirmation de la valeur cette année des produits de l'élevage de Martinvast et de l'entraînement de W. Webb. C'est en effet Ex-Voto, le fils de Le Sancy et de Golden Rod, appartenant a MM. de Schickler et de Pourtalès, qui a enlevé avec une extrême facilité la Grande Poule des Produits. Ex-Voto avait, l'an dernier, causé à plusieurs reprises des déceptions à son écurie, notamment dans le Prix du Premier Pas ; nous n'avons pas à faire l'éloge de son père Le Sancy, qui, jusqu'à ses der-

La rentrée du vainqueur du Prix Lagrange à Maisons-Laffitte.

Flambeau, *pn gris, par Le Sancy et Fée II ; éleveur et propriétaire, M. J. Prat ; entraîneur, Martin ; jockey, Dixon.*



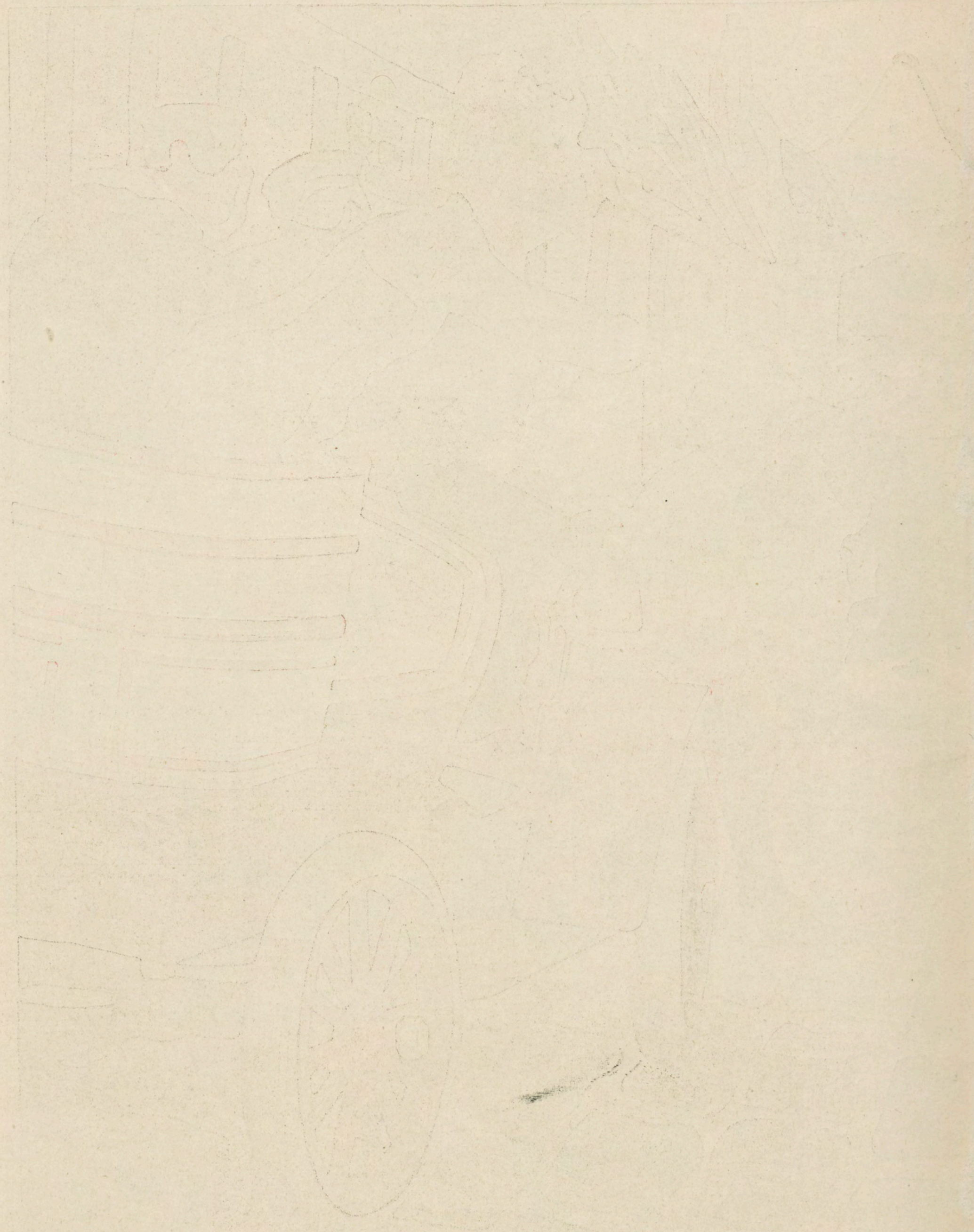
La première partie du Prix Lagrange à Maisons. — Le walkover de Laisser-Passer.

Laisser-Passer *à M. Caillault, s'est emballé sur un faux départ ; son jockey n'a pu l'arrêter ; le fils de le Cabricorne a couvert le parcours avec les rubans du starting-gate, après cette incartade, il rentra au pesage et ne prit pas part à la course.*

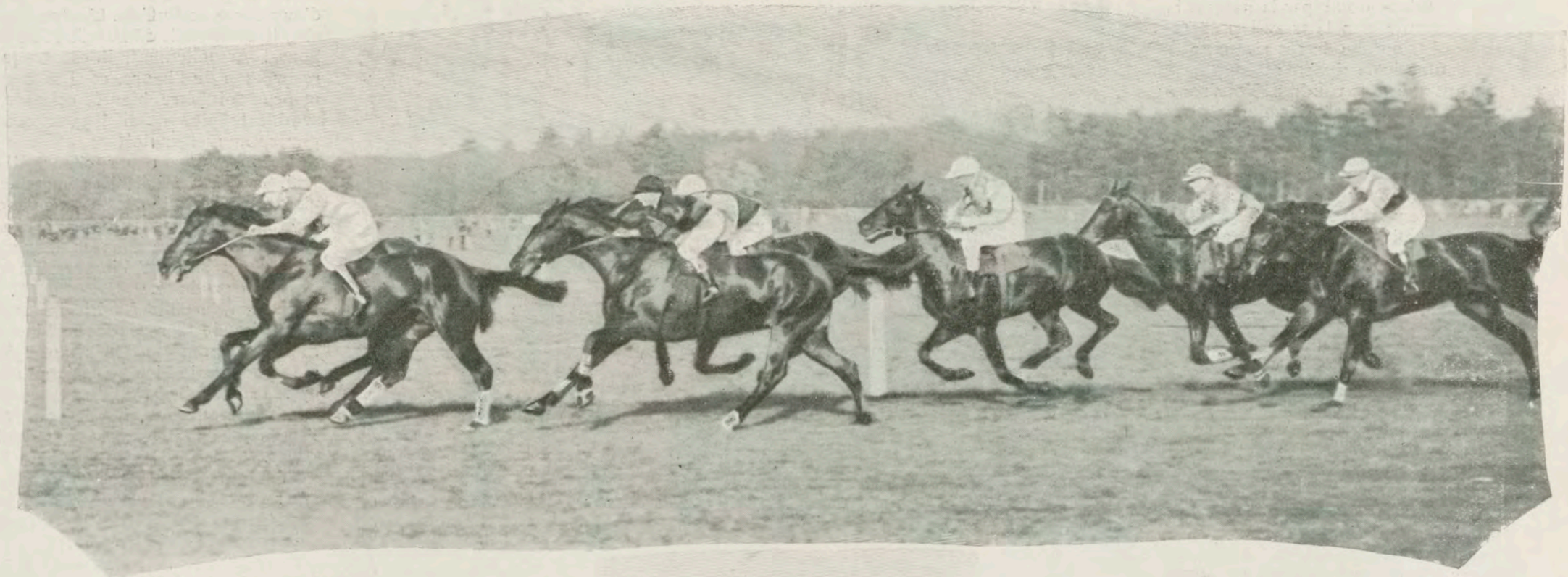
Supplément au numéro du 4 Avril 1903

Copyright 1903 by L. LUCIEN FAURE.

La Vache Curieuse



Dorine. — Lognes, arrivé 1er. — Rio Grande, arrivé 2e. — Kakimono. — Barde. — Alençon, arrivé 1er et distancé. — Kara.



Le quarante-cinquième biennal, 3.000 m., 25.000 fr.

nières années, a donné d'excellents produits — Flambeau, le vainqueur du Prix Lagrange, est également un Le Sancy; — quant à sa mère, c'est une fille de Bend Or; importée en 1897, elle a déjà donné Le Palladium avec Donovan et Minerve avec Le Sancy, W. Webb, le très habile et très consciencieux entraîneur du baron de Schickler, ne se sentait pas de joie dimanche, car, dans le Prix Vanteaux, une pouliche de Fra Angelico remporta encore une facile victoire; il a de bons chevaux et un bon jockey, car O'Connor est un bon jockey; si, en dehors du champ de courses, il est un peu... bizarre, lorsqu'il a revêtu la casaque de jockey, il est très sérieux, et, contrairement à certains des Américains de l'an dernier, il écoute les conseils et les ordres de son entraîneur et de son propriétaire; par les nombreuses photographies que nous avons déjà publiées de lui, nos lecteurs peuvent voir qu'il n'exagère pas la monte dite américaine.

Ex-Voto a gagné très facilement, et je ne vois pas, en tout état de cause, qu'aucun des autres concurrents ait pu le faire galoper; cependant, je fais une réserve pour Lamb, un poulain inédit de M. de Saint-Alary, de belle origine — Upas et Barbara, — qui, bien qu'ayant perdu près de 150 mètres au départ, a fini néanmoins à deux longueurs et demie du vainqueur; c'est W. Pratt qui le montait, et l'excellent jockey de Milton a supérieurement monté ce poulain plutôt difficile.

Le vainqueur du Prix Hocquart.
Ex-Voto, *3 ans, par Le Sancy et Golden Rod, à MM. de Schickler et de Pourtalès.*

Le passage au tournant de Boulogne.

Une autre épreuve importante était inscrite au programme de dimanche : le 45e biennal, dont le vainqueur moral a été Alençon, un Clairon, à M. Ephrussi, mais Alençon, que montait G. Stern a été distancé au profit de Lognes, à la Baronne de Forest. Comme je le disais tout à l'heure, il y eut, durant ces dernières journées de courses, de trop fréquentes bousculades ; or, lorsque G. Stern qui s'était maintenu dans le peloton, passa pour prendre le commandement à l'entrée de la ligne droite, il appuya légèrement Lognes ; de l'avis de beaucoup, il n'y avait point là matière à réclamation, mais les commissaires ont voulu faire un exemple, et c'est Alençon qui a payé la note des bousculades précédentes.

FRANC-PICARD.

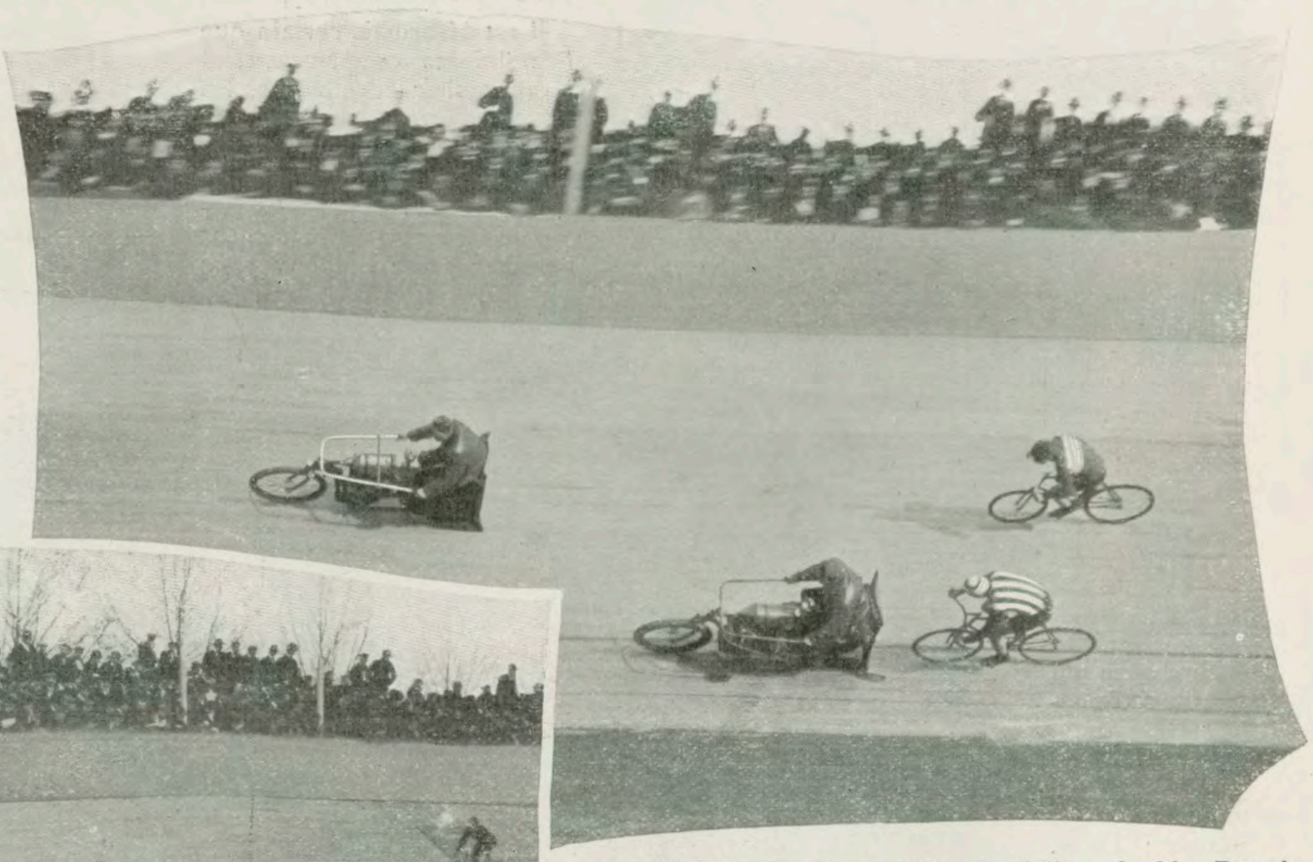
Le Sport Terrible

Le public des vélodromes semble affectionner de plus en plus les épreuves avec entraîneurs et les courses de motocyclettes. Le spectacle de l'homme aspiré par l'engin, puis celui de l'engin virant à 90 à l'heure sur une pente vertigineuse sont bien faits pour produire une forte impression, faite à la fois d'angoisse et de stupeur.

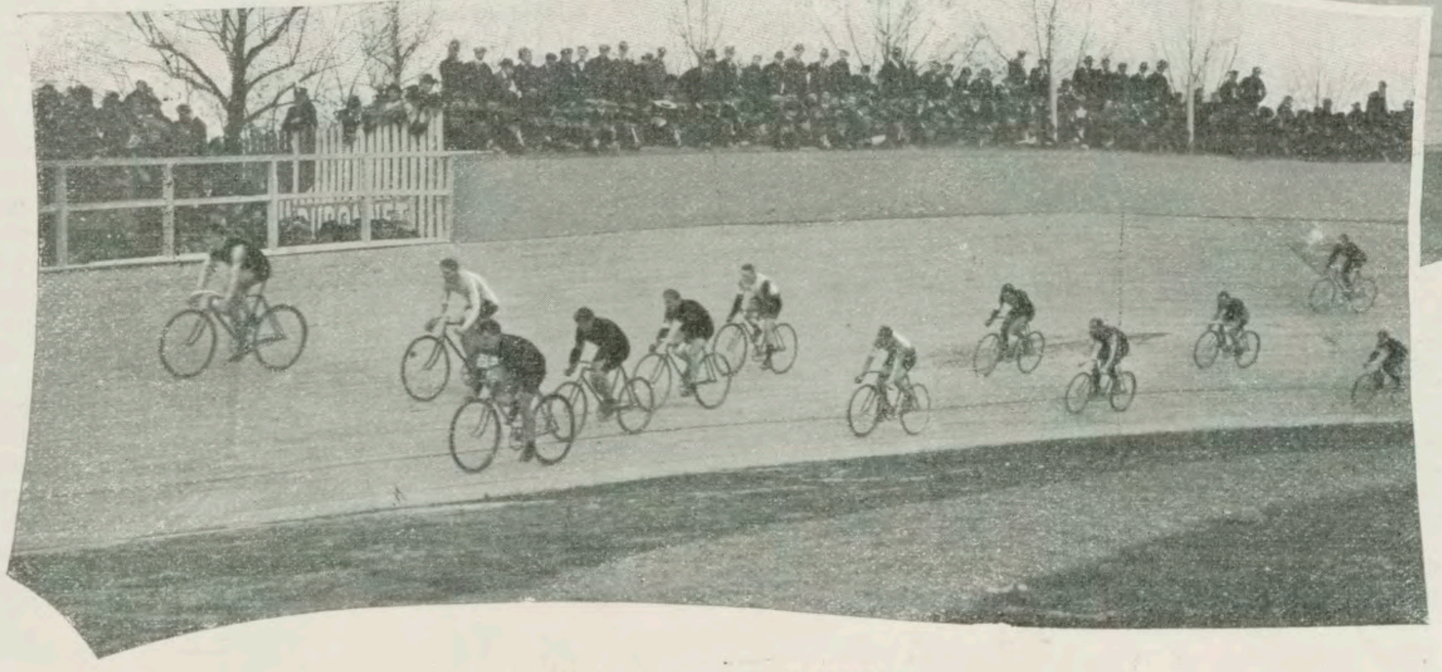
En art, en littérature, il y a plusieurs écoles. Le sport cycliste, lui aussi, a ses « deux écoles ».

Les purs, les intransigeants, ceux qui aiment le sport pour le sport, s'écrient : « Les épreuves avec entraîneurs ! quelle plaisanterie et quelle horrible chose. Plaisanterie ! car ce sont des courses de machines à moteurs plus qu'un choc de muscles assouplis par l'entraînement et d'énergies aiguisées par une saine rivalité. Horrible chose, car il est inhumain de jeter des hommes sur une piste souvent trop petite, même si elle est grande, au milieu de lourdes machines lancées à des vitesses de train rapide. Le public va voir ce spectacle comme l'Espagnol va aux courses de taureaux, ou même comme l'Anglais montait dans le train pour assister à un déraillement. Et encore cet Anglais était plus crâne, car il risquait sa peau pour satisfaire sa malsaine curiosité.

« Non, non, le vieux sport cycliste, c'est la lutte de vitesse ou la grande course sur route avec ou sans entraîneurs humains. Là, ce sont bien les hommes qui



Contenet est décollé au moment où il va doubler Dangla.



Pendant la course à l'américaine.

s'empoignent, et presque toujours c'est bien le mieux doué par la nature, le plus entraîné par le travail préparatoire qui triomphe de ses rivaux. »

Et l'autre école riposte :

« Tant que vous voudrez ! Nous sommes des Romains de la décadence, nous allons chercher le frisson d'angoisse, mais nous aimons aussi la vitesse, la vraie vitesse soutenue pendant un temps plus appréciable que celui qu'exige l'emballage d'un Ellegaard ou d'un Jacquelin. Et c'est pourquoi nous acceptons le moyen artificiel qui permet à Contenet ou à Michaël de faire du 80 à l'heure pendant une heure ou presque ; c'est pourquoi nous applaudissons Marius Thé prenant les virages et dévorant les courtes lignes droites de Buffalo à 90 à l'heure.

« Ce spectacle de la vitesse se corse évidemment par ce qu'a d'effrayant une lutte coude à coude entre deux motocyclettes et les coureurs qui les suivent. Nous appréhendons sans cesse la chute possible et ses conséquences probables ; mais, que voulez-vous, il n'est pas de grande vitesse sans grand danger. Nous sommes bien forcés d'accepter celui-ci, puisque nous voulons celle-là. »

Et il est évident que si les uns ont raison, les autres n'ont pas tort.

N'empêche que le sport avec entraîneurs est bien devenu le sport terrible par excellence et que les courses de motocyclettes disputées par des Marius Thé, des Fournier, des Cissac et des Darioli sont effroyablement émotionnantes. Allez voir cela à Buffalo, allez voir le prochain match Thé-Fournier sur les nouvelles falaises du Parc des Princes, et vous m'en direz des nouvelles.

La saison commence à peine, et déjà nous avons des résultats intéressants à noter et des lignes assez précises sur la valeur respective des audacieux qui vont cette année se disputer la gloire et la fortune dans ces sortes d'épreuves.

Il est désormais certain que l'emploi des coupe-vent tend à rapprocher ces hommes les uns des autres.

Michaël n'est plus un prodige unique en son genre, puisque nous voyons Contenet le tenir victorieusement en échec, puisque nous voyons se lever de nouvelles étoiles, telles que le petit Américain Nelson et le Français Dangla.

J'écarte volontairement les autres, que nous connaissons bien et qui peuvent, eux aussi, prétendre aux premières places : Robl et Linton, parce qu'ils n'ont pas encore paru en public cette année ; Bouhours, parce qu'il est connu maintenant de tout le monde ; Elkes, parce qu'il est en ce moment dans la lointaine Amérique. Walthour ne traversera pas l'Atlantique.

Contenet est l'étoile du jour. Sans une guigne noire, il gagnait facilement la poule d'ouverture de Buffalo. L'autre dimanche, il triomphait de Dangla et de Bouhours. Actuellement, il est toujours recordman de l'heure, et si sa performance doit être bientôt éclipsée, il semble le plus qualifié pour accomplir ce nouvel exploit.

Nelson, un peu par chance, il est vrai, a battu Michaël en match. Ce n'est pas surtout le fait de cette victoire qu'il faut retenir, puisque Michaël a été mis hors de course dans les deux manches, mais surtout l'impression que Nelson a produite.

Eh bien, le petit Américain nous a paru être de la race des Robl et des Elkes, ces hommes doués d'une énergie féroce, qui, décollés par une motocyclette filant à 75 à l'heure, s'acharnent à sa poursuite, les dents serrées, l'écume aux lèvres, mais sans vouloir céder.

Et comme à cette qualité morale, assez rare chez un stayer, Nelson joint aussi de grandes qualités physiques, je suis persuadé qu'il arrivera.

Pour le moment, Contenet est, à mon avis, encore supérieur à Nelson, mais le premier est à son apogée, tandis que le second a encore des progrès à faire.

Dangla est dans le même cas que Nelson Je suis persuadé que nous tenons là un des prochains prodiges du demi-fond. L'audace, le courage, la musculature très souple, Dangla a tout pour lui. Son jour n'est pas loin.

Michaël, enfin, restera Michaël tant qu'il voudra être sérieux et travailler réellement. Mais il est certain que cette année ses victoires seront plus difficiles et qu'il sera talonné par ses rivaux.

Voilà, en somme, de quelle façon se présente, côté stayers, la saison 1903.

GÉO LEFÈVRE.

Bouhours. Contenet. Dangla.

Départ de la course des 50 kilomètres.

Le speaker Max annonce qu'Ellegaard s'étant foulé le pied, ne pourra prendre part à la course à l'américaine.

En descendant de machine après les 50 kilomètres, Marius Thé constate que le pneu d'arrière de sa motocyclette est littéralement usé.

Le départ du handicap de motocyclettes, la première épreuve de ce genre qui ait été courue.

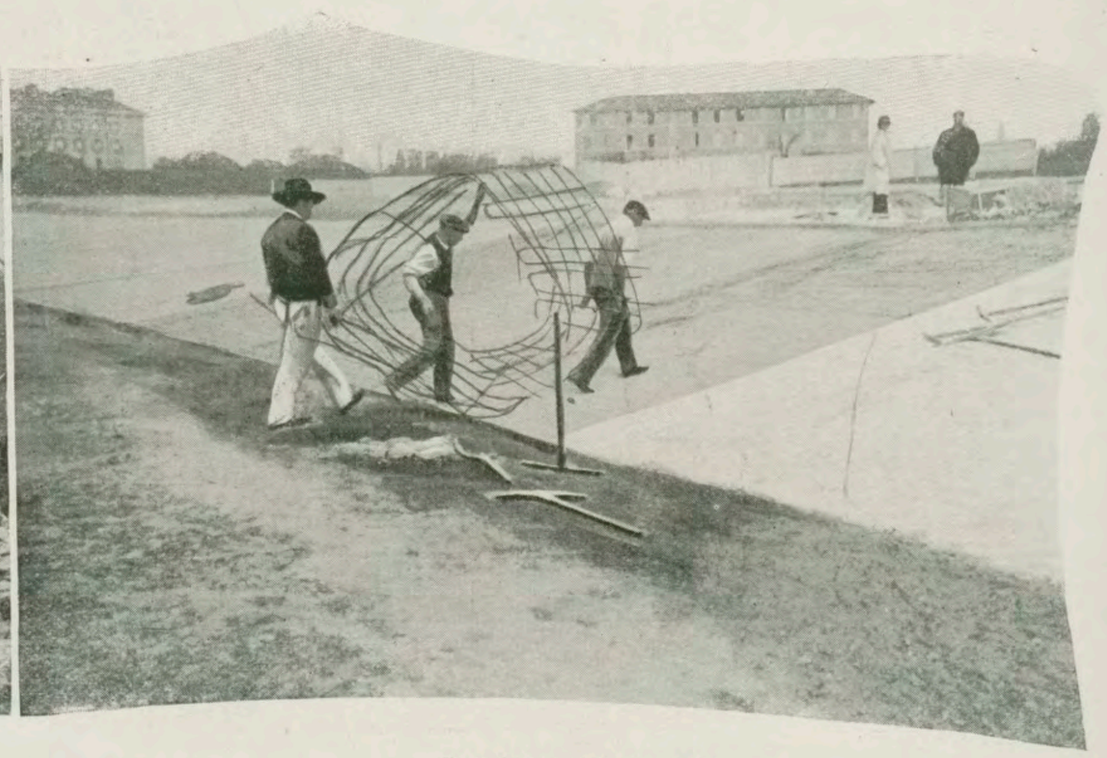
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY. — LES DEMI-FINALES. — LYON CONTRE TOULOUSE.

Le Championnat de France de Rugby est disputé tous les ans entre les équipes premières de toutes les sociétés sportives françaises affiliées à l'U. S. F. S. A. et classées suivant un certain nombre de régions. C'est-à-dire que, seule, l'équipe gagnante d'un championnat régional est admise à participer aux demi-finales qui doivent décider des deux équipes à mettre en présence pour le match final. Les deux dernières demi-finales du Championnat de cette année ont opposé, l'une, le Club Olympien des Etudiants de Toulouse au Football-Club de Lyon; l'autre, le Stade Français au Havre Athletic-Club. Lyon, vainqueur de Toulouse par 5 points à 0, et le Stade, vainqueur du Havre par 14 points à 0, restent donc seuls en présence pour la finale qui se disputera dimanche prochain. La curieuse photographie que nous reproduisons ici a été prise lors du match Lyon-Toulouse: sous la poussée des Toulousains, les Lyonnais (maillots blancs), qui commençaient à quitter la mêlée, sont soulevés en l'air.

Comment on fabrique un Virage

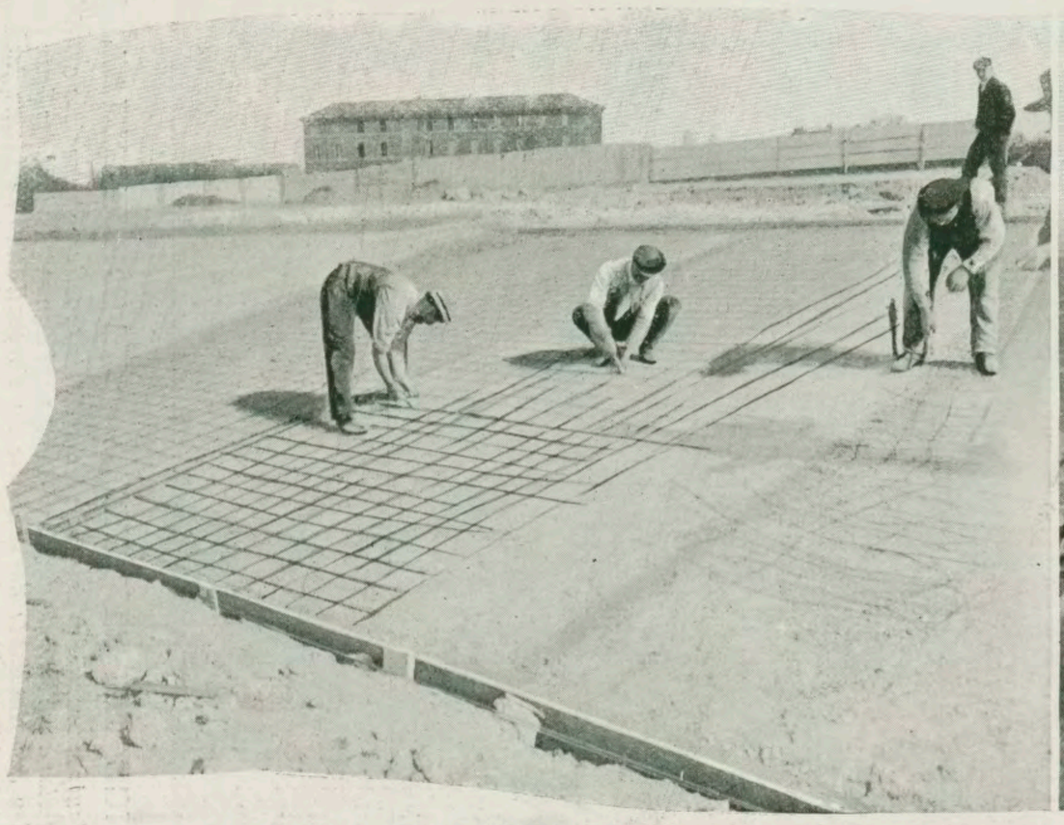
La démolition de l'ancienne piste.

La chape de ciment est démolie à coups de pioche et le béton sous-jacent est enlevé de façon à obtenir une surface uniforme. Cette opération est une des plus longues.



Les dessous de la piste.

On a rapporté des terres supplémentaires et on est parvenu à la pente exigée par les calculs. Les ouvriers apportent les tringles de fer qui serviront à former le quadrillage.

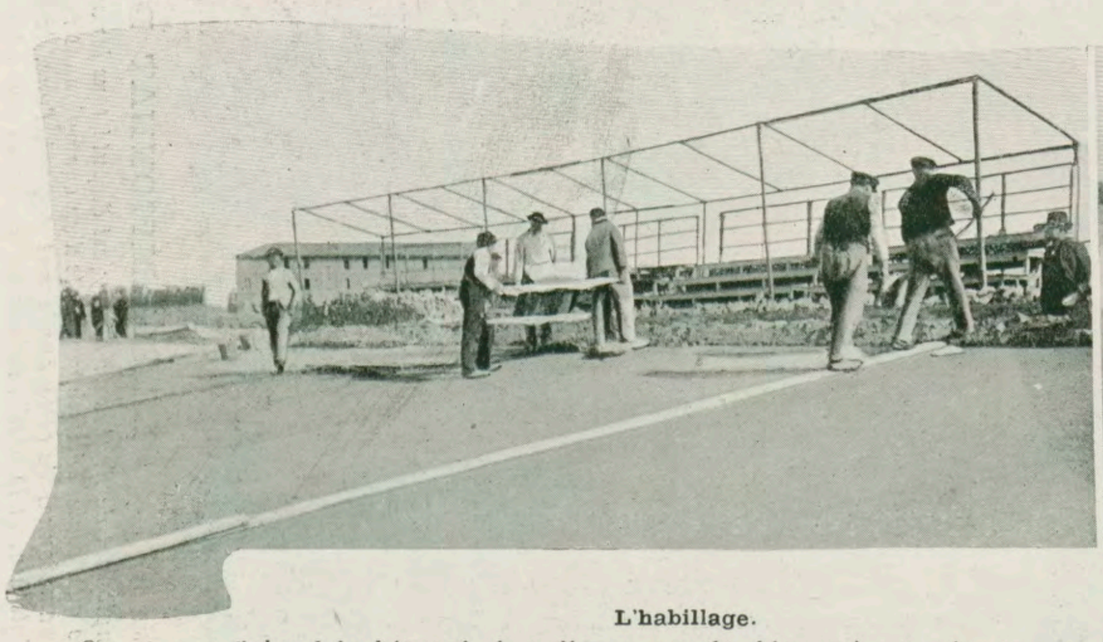


L'armature de ciment.

La piste est faite en ciment armé, suivant les derniers principes de l'architecture moderne. Les tringles sont disposées sur le sol en treillages équidistants de 20 cent.

La cuisine.

Pendant ce temps, sur la pelouse, on fabrique le béton et le ciment fin qui recouvriront l'armature. Ce béton et ce ciment ne diffèrent guère de ceux employés pour les constructions en général.

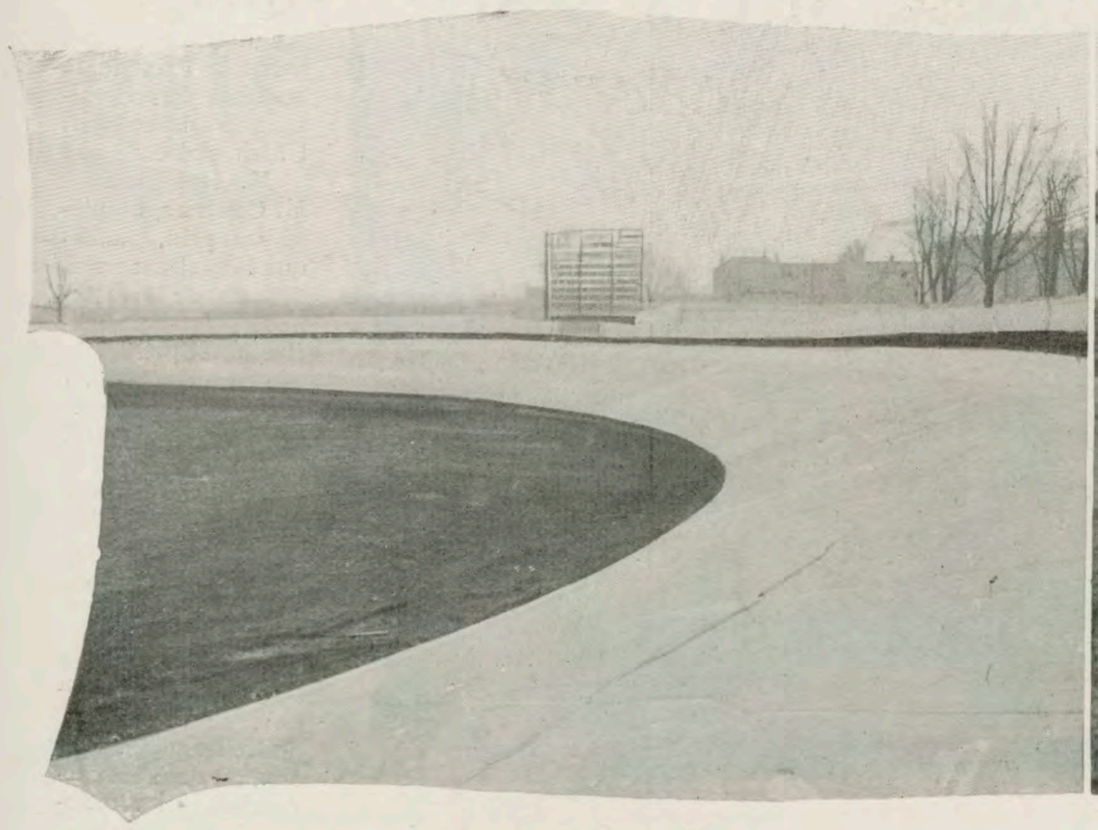


L'habillage.

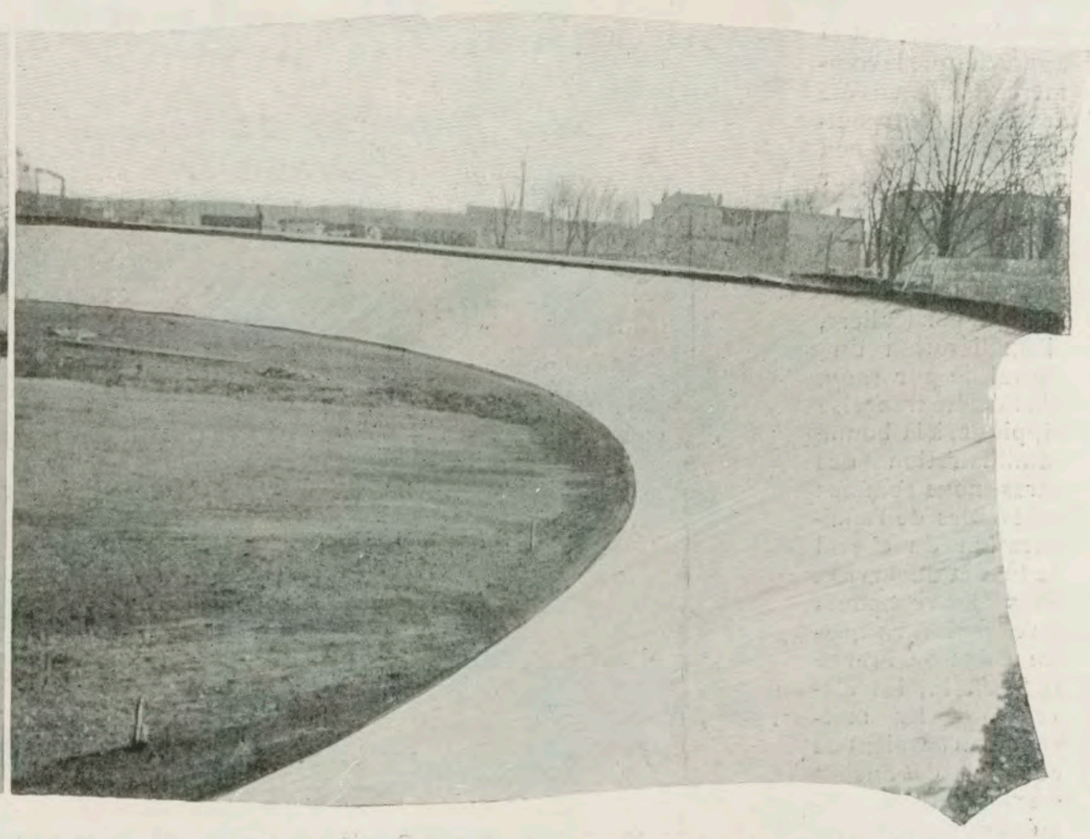
On répand d'abord le béton, à la pelle, en couche bien unie et soigneusement relevée au moyen du niveau d'eau, puis on le recouvre d'une seconde couche de ciment fin, composé de ciment et de sable. Le dernier étendage, plus minutieux, est fait à la main, de façon à éviter la moindre bosse.

Le fignolage.

C'est maintenant le dernier coup de fion. Un ouvrier passe sur le ciment un rouleau appelé « boucharde » qui laisse sur le ciment encore mou une série d'alvéoles destinées à empêcher le dérapage. Un autre saupoudre la piste de noir de fumée, pour lui enlever son éclat, fatiguant pour les yeux.



Le petit virage, tel qu'il était autrefois.

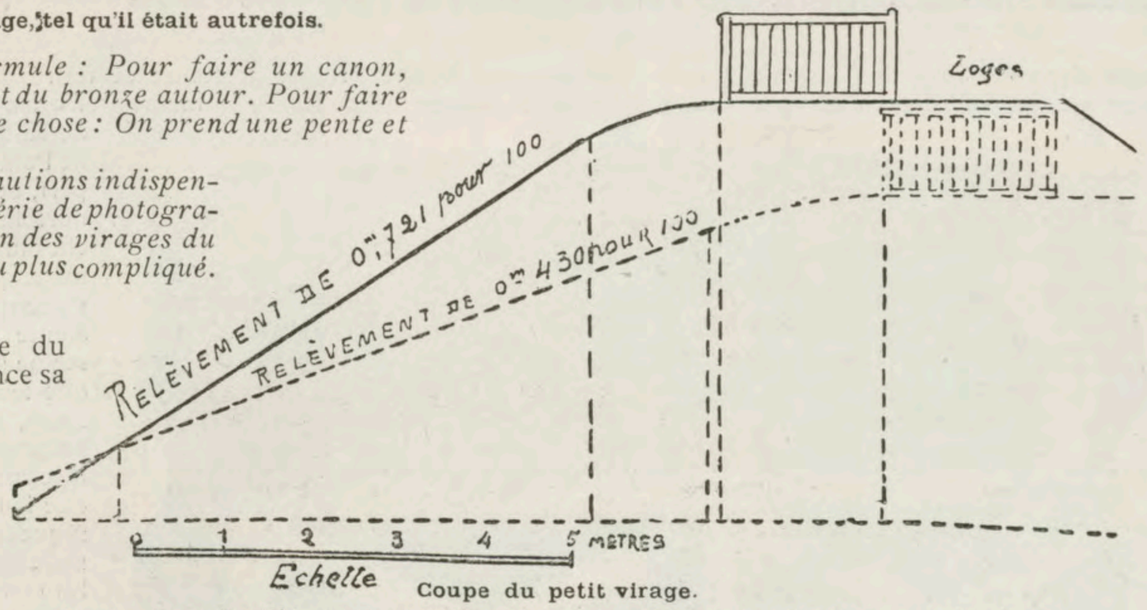


Le même, après le relèvement.

Vous connaissez la vieille formule : Pour faire un canon, on prend un trou et l'on met du bronze autour. Pour faire un virage, c'est un peu la même chose : On prend une pente et l'on met du ciment dessus.

Il y a pourtant certaines précautions indispensables, et l'on verra, par notre série de photographies, prises pendant la réfection des virages du Parc des Princes, que c'est un peu plus compliqué.

Au moment où le Vélodrome du Parc des Princee nous annonce sa réouverture pour la saison 1903, il nous a paru intéressant de faire défiler sous les yeux de nos lecteurs les différentes phases de la réfection des deux virages de cette piste. Commencés en Février, les travaux sont terminés depuis quelques jours seulement. Il s'agissait, on le sait, de donner aux deux virages une inclinaison telle que les engins d'entraînement et les coureurs pussent les aborder, sans danger certain, à des vitesses que l'on ne prévoyait pas encore lors de la construction de la piste en 1897. A cette époque, le record du monde de l'heure dépassait à peine 50 kil., et le Parc des Princes, en relevant ses virages pour des vitesses allant entre 75 et 80 kil. à l'heure, semblait avoir prévu presque l'impossible. Mais les temqs sont changés ; les moyens d'entraînement dont disposent aujourd'hui les coureurs font prévoir des vitesses encore plus grandes, et l'on pourra atteindre maintenant sur la nouvelle piste la bagatelle de 110 kil. à l'heure ! Comme on le voit, nul doute que les records ne soient mis à mal sous peu !



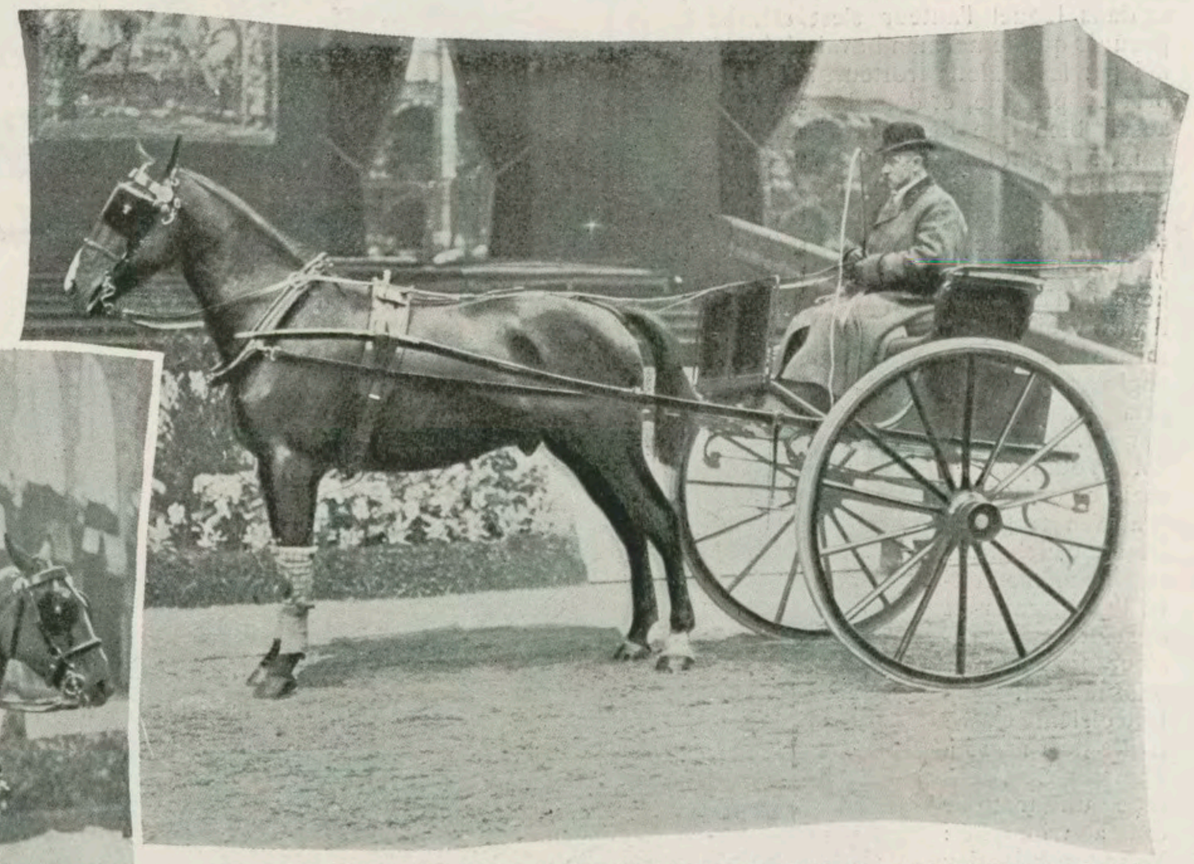
Coupe du petit virage.

Les traits pointillés indiquent les anciens emplacements du virage et des loges.

Au Concours Hippique

I

Il y a quelques années, c'est à peine si un ou deux organes sportifs parlaient du Concours hippique, et les chevaux n'avaient point encore ce concurrent qu'on a cru devoir être terrible, et qui, au fond, n'est point très méchant : l'Automobile. Aujourd'hui, tous les quotidiens ont développé leur rubrique sportive : et les lecteurs sont tenus au jour le jour au courant de ce qui se passe dans le monde des sports. Notre tâche, dans les hebdomadaires, est devenue plus délicate ; nous ne pouvons lutter de vitesse ; aussi, au lieu de donner, du concours qui a lieu en ce moment au Grand Palais, un compte rendu par journées, le diviserons-nous en trois parties : Épreuves pour les chevaux de service, Sauts d'obstacles et Championnat du cheval d'armes.



Venansault, ch. bai brun, 4 ans, né et élevé par M. Rousselot, dans la Vendée, présenté et dressé par M. V. Jehin. (9e prix de la 1re classe, 1re division.)

Tentative, j. al., 6 ans, née et élevée chez M. Renoult, dans la Sarthe, présentée et dressée par M. Auguste Roy pour M. Yoursy-Bey. (Prix extraordinaire de la 4e classe.)

✣ ✣ ✣

Si Toussenel, ce grand penseur et si profond moraliste, était encore de ce monde, il n'oserait plus écrire que « le cheval de France est bien bas ! » et que « l'apogée de la splendeur du cheval dit les beaux jours de la féodalité nobiliaire et de la chevalerie ». Il n'y a plus de féodalité nobiliaire, non plus que de chevalerie, et cependant le cheval, sans être tout à fait à l'apogée de

sa splendeur, est si apprécié que le commerce n'a jamais été aussi florissant; peut-être est-il un peu moins rémunérateur qu'autrefois.

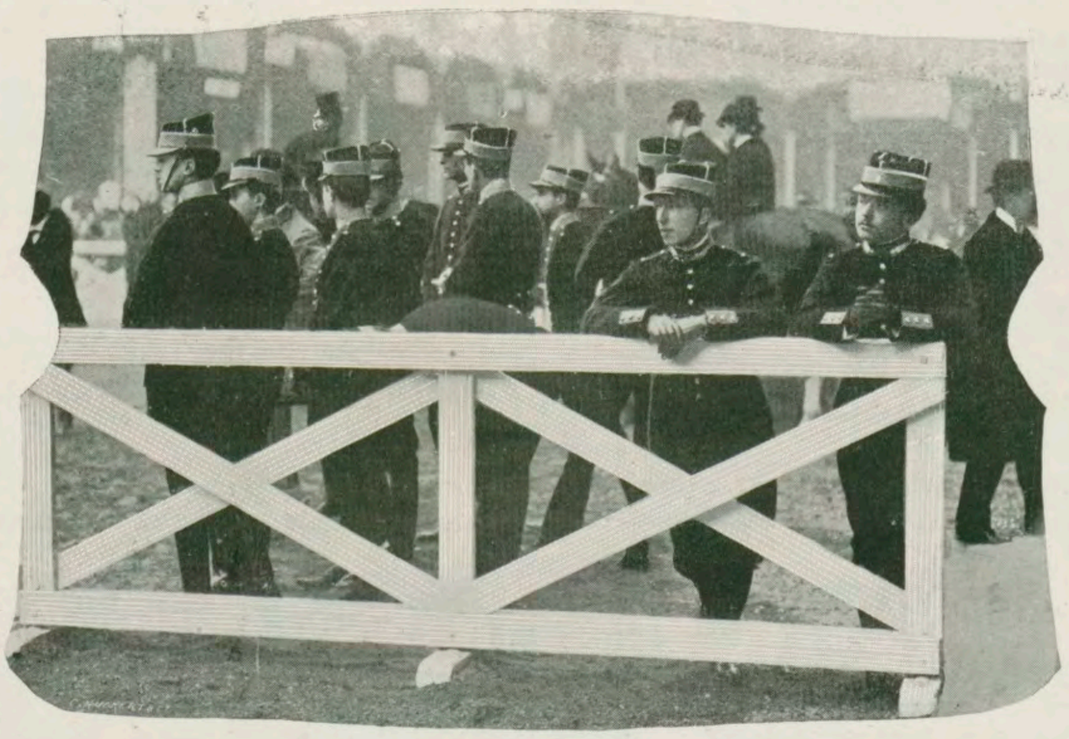
Si nous devons à nos sociétés de courses, aux haras nationaux ou particuliers, l'amélioration du cheval de pur sang, à la Société française hippique, à la bonne administration des haras, nous sommes redevables de l'amélioration du cheval de luxe et de service. Sans les concours qu'organise aux quatre coins de France la S. H. F., les éleveurs et les marchands n'auraient eu comme débouchés que les comices agricoles et les foires.

Le Grand Palais pendant les examens d'équitation, pour jeunes gens de 16 à 20 ans.

Cette année, au concours, nous n'avons pas eu moins de 405 chevaux engagés dans les Prix de Classes : 194 de 4 ans, 128 de 5 ans et 83 de 6 ans. Au point de vue du classement par centre de production, la répartition fut la suivante : Normandie, 253 ; ouest, 51 ; sud-est, 36 ; sud-ouest, 36 ; nord, 5 ; est, 2 ; Tunisie, 1 ; sans désignation d'origine, 21. Comme on le voit, c'est l'élevage normand qui prime.

Dans les concours de province, le contingent est principalement fourni par les écoles de dressage de la région du concours ; à Paris, c'est par les marchands de chevaux, les Roy, les Jehin, les Vanderheyden et quelques rares éleveurs, comme le comte de Robien. L'écurie Roy a été la grande triomphatrice; dans les quatre classes, elle a enlevé les quatre prix extraordinaires, comme pour les primes d'appareillement.

Que va dire M. de Gasté, l'auteur de ce livre qui fit tant de bruit il y a quelques mois : *Le Modèle et les allures*, et dans lequel l'auteur s'est attaché à prouver que le normand avait été déformé par les étalons trotteurs? Tous les prix ou presque, et dans les carrossiers aussi bien que dans les chevaux de 1 m. 54, sont issus de trotteurs connus; dans la quatrième classe, les deux premiers prix sont pour deux fils du trotteur Pompignac, l'un Vendéen, élevé par M. Garreau et présenté par M. Vanderheyden, l'autre Uranie, élevée par M. Ciron et présentée par le comte de Robien ; il y avait bien, parmi les lauréats, un anglo-arabe, Tigris II, présenté par M. Roy pour M. Yoursy-Bey, mais ce cheval est l'ancien trotteur de M. Guichemière; il a même couru l'an dernier et s'est classé plusieurs fois premier dans le Midi. Dans la troisième classe (taille de 1 m. 55 à 1 m. 58) c'est encore un trotteur qui a triomphé : Valmy, par Harley et Revanche, vaillante origine s'il en fût ; il a gagné à Caen sous les couleurs de M. de Basly : c'est le propre frère de Paysanne, qui trotta en 1 m. 33 s. à 3 ans. M. Roy avait acheté Valmy et c'est pour M. de Mautry qu'il l'a présenté.



L'escadron de Saint-Georges attendant son tour.

Une série pendant l'examen oral.

Un trotteur qui gagna le Prix de la Société du demi-sang à Vichy en 1902, Uhlan, présenté par M. Roy pour M. Courtier, a enlevé un prix, tandis que l'excellent crack du haras de Bosc Renoult, Vert-Vert, mérita une prime de 200 francs, bien qu'insuffisamment dressé au tilbury.

Que ce soit dans les chevaux de taille moyenne, où l'on rencontre la descendance d'Harley, d'Hercule Normand, de James Watt, d'Hetman, de Narquois, de Juvigny, de Presbourg, de Kellermann, etc., etc., ou dans les carrossiers qui remontent à des trotteurs manqués, comme Martial, Dacapo, demi-sang de bonne origine trotteuse et retiré de l'entraînement, le trotteur a régné en maître au concours — même dans les produits présentés par le comte de Robien, il y a le sang de Marengo et de Pompignac; — cependant, je mets à part, et ils méritaient une mention, ses norfolk bretons, qui paraissent être des chevaux de grand avenir. Il est dommage que les éleveurs normands ne suivent pas l'exemple que leur donne le comte de Robien, qui présente lui-même ses chevaux; déjà ils ont compris que leur salut était non pas dans le sport, mais dans l'industrie chevaline proprement dite; ils ont un grand avantage sur les éleveurs de pur sang, c'est que leurs chevaux ont une valeur intrinsèque en dehors des courses, et les grands marchands, M. Roy en tête, ont su les convaincre qu'il fallait mettre dans le commerce les trotteurs — les amateurs veulent des chevaux vites et très allants; — ils voient combien cela leur a réussi.

L'équitation ou, du moins, le goût du cheval est redevenu à la mode depuis que la S. H. F. a institué des concours spéciaux pour les jeunes gens. Le nombre des concurrents est même devenu si considérable cette année que le comité de la S. H. F. a résolu de ne plus admettre que des jeunes gens de seize à vingt ans. Tous les manèges de Paris et les sociétés d'instruction équestre, telles que l'Escadron de Saint-Georges ou l'Escadron de Paris, ont tenu à venir concourir. Il y a eu réellement, parmi ces jeunes gens, de bons cavaliers et qui promettent un bon recrutement pour les concours à venir; mais je voudrais — et j'en adresse la requête au marquis de Mauléon et à cet excellent de Boitelle, qui sont les organisateurs de ce concours — que les examens se terminassent par un petit concours public, l'après-midi, une épreuve spéciale réservée aux lauréats des médailles de vermeil et d'argent. Ce serait un heureux encouragement en même temps qu'une récompense pour ces jeunes gens.

PAUL MÉGNIN

20.000 Francs de Prix

Les Quatre Grands CONCOURS DE LA VIE AU GRAND AIR

Une Chance sur Cent de gagner UNE VOITURE AUTOMOBILE

RÈGLEMENT

Concours N° 1

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course d'Automobiles Paris-Madrid*** (classement gén. officiel) ?

2° ***Quel sera le temps total de l'épreuve, neutralisations déduites*** (temps déclaré officiel par l'Automobile-Club de France) ?

PREMIER PRIX : Un fusil *Guinard* (valeur 1.000 fr.)

DEUXIÈME PRIX : Un cocker dressé en chasse ou un chien de dame de l'*Etablissement d'élevage du Parc des Princes* (valeur 400 fr.).

TROISIÈME PRIX : Un *Physiographe*, jumelle photographique (valeur 225 fr).

AUTRES PRIX : Un billet 1re classe aller et retour pour Nice (185 fr.), un appareil photographique « Instantané » de *Ch. Mendel* (180 fr.), un jeu de tennis de chez *Williams* (160 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), un phonographe *Pathé* (120 fr.), un auto-coat du *Petit Matelot* (100 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), une carabine *Flobert* (50 fr.), un matériel de pêche *Moriceau* (50 fr.), une carabine *Excelsior* (40 fr.), une loge au *Nouveau Cirque*, un exerciser *Charlemont*, une collection *V. G. A.* de 1902, une carabine *Excelsior*, un abonnement de 6 mois à l'*Auto*.

Le concours sera clos le samedi 23 mai. Les réponses portant la date de la poste du 23 mai seront admises à concourir.

Concours N° 2

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course cycliste du Tour de France*** (classement général officiel) ?

2° ***Quel sera le temps total du vainqueur de la Course*** (temps déclaré officiel par le journal organisateur l'*Auto*) ?

PREMIER PRIX : Une pelisse de fourrure signée *O. Ström et fils* (valeur 600 fr.), et un appareil photographique *Spido-Gaumont* (valeur 350 fr.).

DEUXIÈME PRIX : Un phonographe « Zénith » de *Girard et Cie* (valeur 345 fr.).

TROISIÈME PRIX : Une longue-vue *L. Petit* (val. 200 fr.)

AUTRES PRIX : Un appareil photographique « Le Rêve » de chez *Girard et Cie* (200 fr.), un bronze de chez *Menestrier* (200 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), une trousse de voyage *Sormani* (100 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), un phonographe *Pathé* (120 fr.), une entrée permanente au vélodrome du *Parc des Princes* (100 fr.), une montre *Girard et Cie* (75 fr.), un sac de voyage *Deraisme* (50 fr.), une carabine *Excelsior* (40 fr.), une loge au *Nouveau Cirque*, un exerciser *Charlemont*, une collection *V. G. A.* de 1902, une carabine *Excelsior*, un abonnement d'un an à l'*Auto*.

Le concours sera clos le samedi 30 mai. Les réponses portant la date de la poste du 30 mai seront admises à concourir.

Concours N° 3

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers chevaux du Grand Prix Hippique de Paris*** ?

2° ***Quel sera le rapport du premier au pari mutuel*** (unité de 10 francs au pesage) ?

PREMIER PRIX : Un fusil *Monobloc* d'une valeur de 1.000 fr.

DEUXIÈME PRIX : Une sellerie anglaise complète de chez *Bailhache et Chardon* (valeur 300 fr.).

TROISIÈME PRIX : Une jumelle Flammarion de chez *L. Fischer* (valeur 200 fr.).

AUTRES PRIX : Un chien colley du *Chenil des Pyrénées* (200 fr.), un appareil photo « Nouvelle Detective » de *Ch. Mendel* (160 fr.), un appareil photographique le *Viallis* (160 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), une paire de bottes vernies de chez *Coquillot* (120 fr.), une niche à chien *Spratt's Patent* (100 fr.), une carabine bosquette *Flobert* (80 fr.), un vêtement cycliste imperméable *Paillaud et Marié* (55 fr.), une trousse automobile *Tiersot* (50 fr.), une carabine *Excelsior* (40 fr.), une loge au *Nouveau Cirque*, un exerciser *Charlemont*, une collection *V. G. A.* de 1902, une carabine *Excelsior*, un abonnement d'un an à l'*Auto*.

Le concours sera clos le samedi 6 juin. Les réponses portant la date de la poste du 6 juin seront admises à concourir.

Concours N° 4

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course Pédestre de Marathon*** (professionnels) ?

2° ***Quel sera le temps de l'épreuve*** (temps déclaré par le journal organisateur le *Vélo*) ?

PREMIER PRIX : Une motocyclette *Pécourt*, d'une valeur de 1.000 fr.

DEUXIÈME PRIX : Une bicyclette « Primo » de *P. Gouri* (valeur 300 fr.).

TROISIÈME PRIX : Un *Physiographe*, jumelle photographique (valeur 225 fr.).

AUTRES PRIX : Un chrono-tachymètre *Ernest Tissot* (valeur 180 fr.), un appareil « Photo-sac à main » de *Ch. Mendel* (175 fr.), une montre-chrono de *Girard et Cie* (150 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), une montre *Girard et Cie* (105 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), un revolver de chez *Flobert* (70 fr.), un vêtement cycliste imperméable *Paillaud* et *Marié* (55 fr.), un matériel de pêche *Moriceau* (50 fr.), une carabine *Excelsior* (40 fr.), une loge au *Nouveau Cirque*, un exerciser *Charlemont*, une collection *V. G. A.* de 1902, une carabine *Excelsior*, un abonnement de 6 mois à l'*Auto*.

Le concours sera clos le mercredi 1er juillet. Les réponses portant la date de la poste du 1er juillet seront admises à concourir.

CONCOURS D'HONNEUR

Les 25 PREMIERS de chaque Concours seront qualifiés pour un **Concours d'Honneur** dont le premier prix sera

UNE VOITURE AUTOMOBILE

BOYER, *quatre places, valeur :* **6.000 francs**, *Pneumatiques CONTINENTAL*

CONDITIONS GÉNÉRALES :

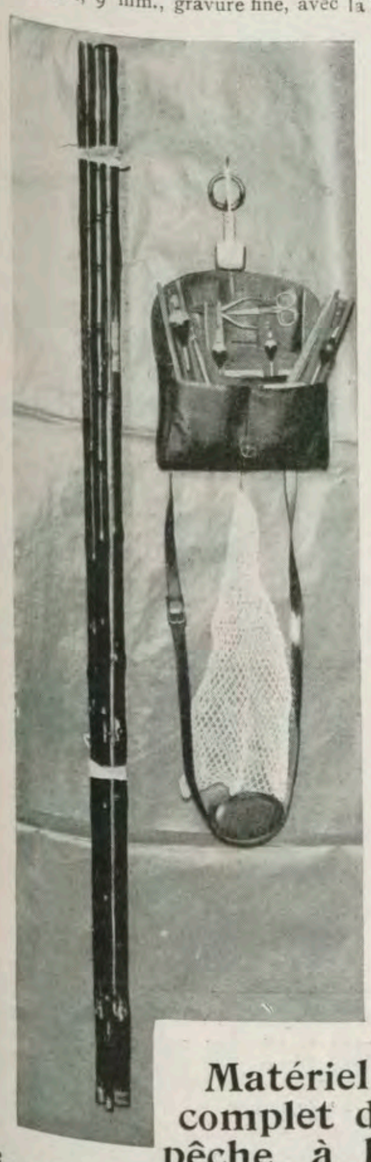
Pour prendre part à chacun de ces quatre concours, les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement ; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution **trois bons détachés de trois numéros de dates différentes** *de la* Vie au Grand Air, *soit, pour* **quatre Concours, douze bons de douze numéros différents**. *Chaque concours doit être envoyé séparément, accompagné de ses 3 « bons ». Bien spécifier sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.*

Bien conserver le numéro de la Vie au Grand Air *d'aujourd'hui et ne pas oublier d'acheter et de conserver les dix numéros suivants, afin de ne pas manquer de « bons » au moment de l'envoi de chacun des quatre concours.* **(Le bon se trouve à la page III de la couverture.)**

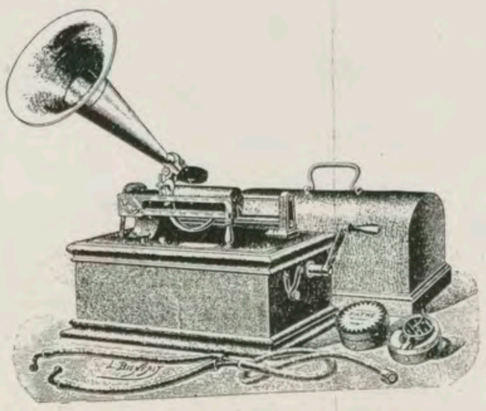
Quelques-uns des Prix offerts à nos Concurrents

Carabine Flobert 12, Bl St-Michel, 9 mm., gravure fine, avec la bretelle..... **56** fr.

Carabine Excelsior à air comprimé, de Kaiser, 54, rue de Paradis, « Tout acier », 4 mm. 1/2, avec flèches et balles. **46** fr.



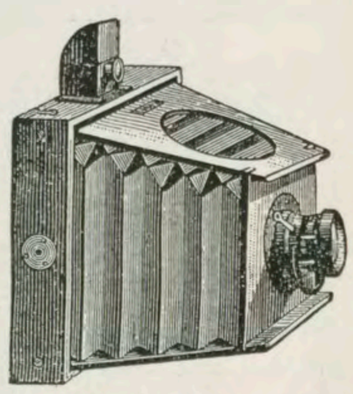
Matériel complet de pêche à la ligne de Moriceau, 28, quai du Louvre, avec sac garni. **50** fr.



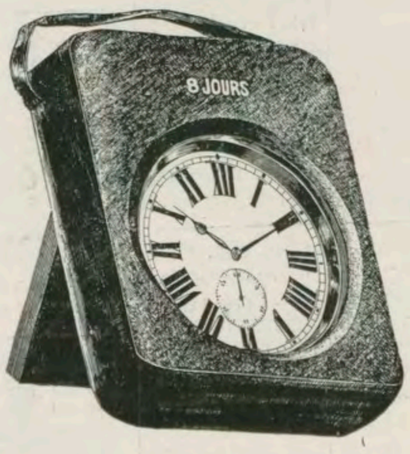
Graphophone français Pathé, 98, r. Richelieu avec sa boîte... **120** fr.

Veston Cycliste avec cuissards, de Paillaud et Marié, 3, rue de Vienne. Tissu perméable à l'air, imperméable à l'eau..... **55** fr.

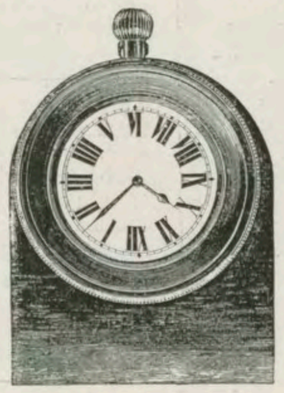
Un bronze d'art de Ménestrier, 12, rue Pasquier..... **200** fr.



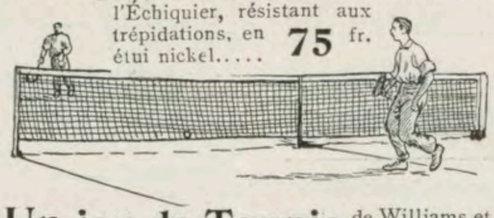
Appareil photographique « l'Instantané » de Ch. Mendel, 118 et 118 *bis*, rue d'Assas, 9/12, avec trois châssis. **140** fr.



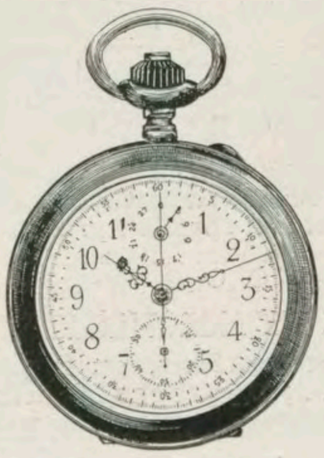
Montre huit jours de Girard et Cie, 46, rue de l'Échiquier, en écrin maroquin, forme chevalet..... **105** fr.



Montre pour automobile de Girard et Cie, 46, rue de l'Échiquier, résistant aux trépidations, en étui nickel..... **75** fr.



Un jeu de Tennis de Williams et Cie, 1, rue Caumartin..... **160** fr.



Chronographe compteur argent, *Ne varietur*, de Girard et Cie, 46, rue de l'Échiquier..... **150** fr.

Appareil photographique « Le Rêve » de Girard et Cie, 42 et 46, rue de l'Echiquier, 9/12, avec matériel complet..... **150** fr.

VOIR LA PREMIÈRE LISTE DANS NOTRE NUMÉRO DU 4 AVRIL.

BLOC-NOTES

HIPPISME

LES DÉBUTS D'UN JOCKEY. — L'autre après-midi, à Maisons-Laffitte, un homme exultait de joie et recevait, des propriétaires et sportsmen présents, plus de félicitations que s'il avait remporté une brillante victoire : c'était l'entraîneur Botten, dont le fils, le jeune A. Botten, venait de triompher dans le Prix de Fromainville.

BOTTEN
Benjamin des jockeys
12 ans 1/2, 25 kilos.

C'était la seconde fois que le jeune A. Botten montait en course publique : il pilotait Minette, une poulinche de trois ans par Achille et La Chatte, appartenant à son père. A. Botten est âgé seulement de douze ans et demi, il pèse... 25 kilos; c'est certainement le recordman des poids légers. Comme apprenti, il bénéficiait d'une décharge de 2 kilos 1/2, de sorte que Minette portant 52 kilos, sa surcharge était de 24 kilos 1/2 ; aussi, le petit bonhomme ne put-il, de retour aux balances, porter lui-même sa selle, et son père, W. Botten, demanda aux commissaires la permission de déroger aux règlements, et de porter la selle de son fils; inutile de dire que cette autorisation lui fut immédiatement accordée.

On nous a cité les hauts faits des jockeys américains qui gagnèrent des courses à neuf et dix ans : nous n'avons guère de moyens de contrôle, et je tiens le petit Botten pour le plus jeune des jockeys ayant gagné en public. Botten fils pourrait bien faire un jockey d'avenir, car il a monté avec un tact et une énergie que lui envier bien des « fines » cravaches. M. J. de Bréqui s'y connaît en jockeys comme en chevaux, a immédiatement retenu quelques montes du petit bonhomme.

Les matins, A. Botten monte à l'exercice, et à peine dessellé il va au collège ; très studieux il parle et écrit couramment l'anglais, le français et l'allemand. Son père a l'intention de l'envoyer passer cet hiver quelques mois en Angleterre pour compléter son instruction en même temps que se parfaire dans le métier de jockey, dont il est enthousiaste. Ou je me trompe fort, ou le petit Botten fera parler de lui sur le turf.

P. M.

DIVERS

Dans notre prochain numéro, nous publierons une série de saisissantes photographies extraites de l'album illustré de Michelin et Cie.

BILLARD

Le tournoi pour la Coupe championnat du monde (amateurs), offerte par l'Académie de l'Eldorado et la Compagnie Brunswick, aura révélé aux Parisiens trois ou quatre amateurs de province ou de l'étranger qui sont assurément d'une réelle force.

Rérolle, qui habite maintenant Toulouse, a habité trop longtemps Paris pour n'être pas connu de tous les joueurs de la capitale. On a été heureux de constater que le séjour en province n'a nui en rien à son talent de billard.

Rasquinet est un officier d'artillerie belge, que personne n'avait vu jouer en France. Depuis plusieurs années, il gagnait le Championnat de Belgique, et ces superbes performances n'ont rien qui puisse nous étonner, maintenant que nous l'avons vu à l'œuvre.

Fouquet était considéré, il y a deux ans, comme un des meilleurs amateurs de Lyon, mais sa supériorité sur deux de ses compatriotes n'était pas nettement établie. Or, actuellement, il est évident qu'il s'est transformé en ces deux dernières années et qu'il est bien près de se classer hors de pair.

Maures a, depuis plusieurs années, une grande réputation dans tout le Midi de la France. Son jeu n'a rien perdu de sa solidité et de son brio.

Je crains fort, étant donné le résultat du tournoi que je détaillerai dans mon prochain article, que les amateurs de Paris n'aient fort à faire pour reprendre l'emblème qui leur a échappé.

COUNT REDDEER.

FINANCE

Les mines d'or

Depuis un mois, notre marché est, visiblement, fatigué. La dernière liquidation a été cruelle pour les acheteurs et la nécessité de régler de fortes différences a suscité, par des ventes forcées, la baisse de beaucoup de valeurs spéculatives et industrielles.

Les rentes — françaises et étrangères — sur la situation financière assez embarrassée de la plupart des États ont violemment rétrogradé.

Donc, le ciel est noir, chargé de nuages. Peut-on percevoir un petit coin de bleu à l'horizon ? Oui, du côté des mines d'or ! On sait que je ne les prône point, d'habitude. Pourtant, il me faut, aujourd'hui, reconnaître que la situation au Transvaal s'est heureusement modifiée, que la main-d'œuvre y devient moins rare, qu'en conséquence l'exploitation des sociétés va pouvoir, bientôt reprendre toute son activité.

Aussi, par là, une hausse sérieuse et prolongée ne serait ni étonnante, ni illogique.

Sans se jeter au fond des puits on serait bien avisé en tâtant, avec prudence, les terrains aurifères.

C. LEVRAT.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Après une crevaison

Les cyclistes aussi bien que les chauffeurs paraissent, en grande partie, oublier que la précaution la plus élémentaire qui s'impose après une crevaison, c'est de vérifier soigneusement l'intérieur de leur enveloppe, pour s'assurer que l'objet qui a causé la perforation, clou, épine, etc., n'est pas resté dans le bandage.

Nous recevons journellement des enveloppes à réparer, dans lesquelles sont encore implantés des clous ou épines qui n'ont pas certainement été sans causer de nombreux déboires aux clients qui nous les envoient.

Nous avons vu dans la course de Paris-Bordeaux 1901, un chauffeur arriver absolument furieux à Poitiers, après avoir crevé 12 fois à la même roue.

Or, un de nos employés, justement étonné de ce fait, fit immédiatement démonter le pneumatique incriminé, et, après un très rapide examen, montra au chauffeur subitement radouci un clou de 4 centimètres de longueur qui ressortait à l'intérieur de l'enveloppe. Ce clou, qui avait pénétré obliquement, se trouvait par ce fait couché entre la chambre et l'enveloppe, et dès lors le pneu pouvait rester gonflé un certain temps et ne crevait qu'au bout d'un nombre plus ou moins grand de kilomètres.

Si de tels faits sont sinon excusables, du moins très explicables, dans une course où le coureur est forcément surexcité et énervé par les mille incidents de la route, ils sont impardonnables de la part d'un touriste ou d'un promeneur.

Si votre réservoir d'essence est percé, vous aurez beau tempêter, il n'en fuira pas moins jusqu'à ce que vous ayez fait disparaître la fuite, c'est-à-dire jusqu'à ce que vous en ayez fait boucher le trou. C'est un fait que les philosophes connaissent : pour éviter l'effet, il faut détruire la cause.

Donc, chaque fois que vous aurez une crevaison, examinez avec la plus grande attention l'intérieur de votre enveloppe, passez à plusieurs reprises la main en tous sens pour vous assurer que rien ne fait saillie et qu'il n'existe aucune aspérité susceptible de détériorer votre chambre à air, et ne remontez une nouvelle chambre à air que lorsque vous aurez acquis la certitude absolue qu'elle n'aura pas, pour la même cause, un sort identique.

Bien entendu, cet examen de l'intérieur de l'enveloppe n'exclut nullement celui de l'extérieur, auquel tous les chauffeurs se livrent d'ailleurs assez sérieusement. Mais il est nécessaire et indispensable de les compléter l'un par l'autre si l'on veut rouler en toute sécurité... et faire une économie très notable de chambres à air.

MICHELIN ET Cie.

COMMENT DEVENIR FORT
par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVALOT.
1 volume..... 3.50
En vente à notre Salle d'Exposition.
9, Avenue de l'Opéra, (au rez-de-chaussée).

OFFICIERS MINISTÉRIELS

LAGNY (S.-et-M.), à vendre Gde MAISON de 2 étages pouvant convenir à une nombreuse famille, industrie ou maison de santé. Calorifère desservant toute la maison. Grand jardin 3000 ou 4500 mètres. S'adresser à Me BOISSEAU, notaire, et Brébion à Lagny.

MAISON r. Fontaine, 52. Cce 174 m. 32 env. Rev. net 14000 fr. M. à p. 150000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 5 mai. S'adr. à Me HUILLIER, not., 83, Bd Haussmann.

ST-MANDÉ PAVILLON, avenue Ste-Marie, 4, à prox. de la Demi-Lune. M. à p. 25000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. notaire, Paris, le 21 avril. S'adr. à Me COTELLE, not. Paris, 25, Bd Beaumarchais.

VINCENNES PROPRIÉTÉ, r. Daumesnil, 4. Cce 692 m. 89. M. à p. 45000 f. Adj. s 1 ench. Ch. n. Paris, le 21 avr. Me FAY, n. 11, r. St-Florentin,

ST-CLOUD PROPRIÉTÉ, r. de la Paix, 8 et 10, et av. du Château. A adj. en 2 lots. En la Ch. des not. Paris, le 28 avril. 1er lot : Cce 1529 m. Rev. 9680 fr. M. à p. 105 000 fr. 2e lot : Cce 1669 m 90. Rev. 2100 fr. M. à p. 60000 fr. Jouis 1er avril. S'adr. pour vis. sur les lieux et pour tous rens. à Paris, aux not. Mes LARDY et MASSION, 58, Bd Haussmann.

MAISON rue St-Yves, 9. Cce 275 m. 82. M. à p. 28000 fr. Rev. br. 2750 fr. Adj. Ch. not. Paris, le 28 avril. Me DUHAU, notaire, 3, rue Laffitte.

ETUDE de Me Jean DARRIGRAND, avoué à Bayonne (Basses-Pyrénées).
Vente aux enchères publiques après décès de Sir. A. Fairbairn, le lundi 4 mai 1903, à 10 h. 1/2 du matin au Palais de Justice à Bayonne.
VILLA DES TROIS FONTAINES
Sise à Biarritz (Basses-Pyrénées). Belle propriété d'agrément au centre de Biarritz. Vaste parc, écuries et remises. Pavillon de concierge. Superficie approximative. 23000 mètres carrés. VUE DE LA MER. Mise à prix. . . 250000 fr.
S'adresser pour renseignements à Bayonne, à Me DARRIGRAND, avoué ; à Paris, à MM. Sewell et Maugham, solicitors, 54, Faubourg Saint-Honoré.

TERRAIN à bâtir à PARIS, de 302 m. 25, r. Petit, 118 (19e arr.). Loc. 347 fr. 50, av. promesse de vente (10578 fr. 75). M. à p. 3000 fr. et 13 terrains à Pantin, Romainville, Pré-St-Gervais et les Lilas. M. à p. depuis 25 fr. le mètre. A adjuger le jeudi 16 avril 1903 à 1 heure en l'étude de Me CHAUFFRIAT, notaire à Pantin, rue de Paris, 101.

PRÉ ST-GERVAIS MAISON, rue Franklin, 0, (anc. no 5). Cce 478 m. 58. Rev. br 2910 fr. M. à p. 10000 fr. A adjuger sur 1 ench. Samedi 18 avril 1903 à 1 h. en l'étude de Me CHAUFFRIAT, not. à Pantin, rue de Paris, 101.

PANTIN PROPRIÉTÉ, r. Auger, 38 et 40. Cce 700 m. Rev. 2000 fr. M. à p. 20000 fr. A adj. s. 1 ench. le 23 avr. à 1 h. en l'étude de Me CHAUFFRIAT, not. à Pantin, r. de Paris, 101. S'adr. p. t. rens aux not. Mes COTTENET, à Paris et CHAUFFRIAT, dép. ench.

2 MAISONS à PARIS : 1o r. d'Allemagne, 135. Cce 600 m. R. br. 10017 fr. M. à p. 100000 fr. 2o r. Bezout, 18, et r. Hallé, 69. Cce 120 m. R. br. 9240 f. M. à p. 85000 fr. TERRAIN r. de la Saône, 10. Cce 195 m., loc. 700 fr. M. à p. 15000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. n. Paris, 28 avril. Me LEGAY, n. 82, r. St-Lazare.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. des n. de Paris, le 21 avril 1903.
2 TERRAINS 1o r. St-Jacques, 250, av. const. Sce 230m49 M. à p. 80 fr. le m. 2o r. du Commandant Lamy. Sce 230m08. M. à p. 180 fr. le m. S'ad. Mes DELORME, r. Auber, 11 et MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. Pyramides, dép. ench.

H. FRAENKEL
28, rue du 4-Septembre
SUCCURSALE :
50, av. de la Grande-Armée
PARIS
Costumes & Équipements
POUR SPORT :
Automobile, Chasse, Vélo, Équitation, Amazone, etc.

Vêtements garantis imperméables sans caoutchouc
COUVERTURES
CASQUETTES
COIFFURES pour DAMES
GUÊTRES & GANTS
LUNETTES
Masque-Protecteur
etc., etc.
VÊTEMENTS en CUIR
VESTONS CUIR, Coupe réglementaire pr MM. les Officiers
Envoi franco du Catalogue Illustré

GRAND PRIX
Exposition Paris Universelle 1900

Célèbre
par ses qualités antiseptiques et aromatiques
pour les soins de la bouche et des dents
EN VENTE PARTOUT

Société "LA FRANÇAISE" Marque DIAMANT
BICYCLETTES
MOTOCYCLETTES DIAMANT
Moteur Z.-L., 2 chevaux
DIRECTION & BUREAUX, 11, r. Brunel, Paris
Tél. : 523-56 Adresse Tél. : DIAMANT, Paris

BATISTINE
GRANDE LIQUEUR
Médaille d'Or, Exp. Univ. Paris 1900.
SIMONOT à Cambrai.

TÉLÉPHONE : 283-69

VISITEZ A PARIS

La Maison Moderne

82, rue des Petits-Champs (près la rue de la Paix)

LE PLUS GRAND CHOIX
D'OBJETS DE STYLE NOUVEAU
Pour Installations à la Ville et à la Campagne

MAROQUINERIE (signée Pinchon) POUR GENS DE SPORT :
POCHETTES, PORTE-CIGARES, PORTE-FEUILLES, BUVARDS, PORTE-MONNAIE, CEINTURES, MANCHES DE FOUETS et D'OMBRELLES, COLLIERS DE CHIENS
ORFÈVRERIE, BIJOUX, HORLOGERIE, BRONZES, ÉTAINS
VERRERIE, PORCELAINES DANOISES, AMEUBLEMENT, ÉCLAIRAGE

En vue d'un prochain transfert de notre Maison, actuellement 82, rue des Petits-Champs, nous accordons **25 0/0 de Rabais** *sur tous* **Achats au Comptant** *pendant les mois d'Avril et Mai 1903. Les prix sont toujours marqués en chiffres connus.*

DEMANDER LE PETIT CATALOGUE PHOTOGRAPHIQUE ENVOYÉ GRATIS
Grand Catalogue illustré de ***500 reproductions***, est envoyé contre mandat de ***1 francs*** et remboursé au premier achat de ***100 francs*** fait dans le courant du mois.

Ricci

femina — **La Revue idéale de la Femme et de la Jeune Fille** — femina

Le Gérant : JARRIGE.

CORBEIL. — Imp. ED. CRÉTÉ.